

EL IMPACTO EN BARCELONA DEL RECIENTE CRECIMIENTO DE LOS MEGA YATES EN EL PUERTO.

Trabajo Final de Grado



Facultad de Náutica de Barcelona
Universidad Politécnica de Cataluña

Trabajo realizado por:
Alvar Díez Benavente

Dirigido por:
Mateu Llevadot, Jordi
Velasquez Correa, Sergio Ivan

Grado en Náutica y Transporte Marítimo

Barcelona, 10 de Mayo de 2019

Departamento de Ciencias e Ingenierías náuticas



Agradecimientos

Con esta página, quisiera expresar mis mas sinceros agradecimientos a las siguientes personas, involucradas durante mi carrera y durante la elaboración del proyecto:

A mis directores de proyecto Jordi Mateu Llevadot y Sergio Ivan Velasquez Correa, quienes con su paciencia y consejo han hecho posible que siga adelante con el proyecto.

Al Puerto de Barcelona y en especial al One Ocean Port Vell por haberme dado acceso directo al puerto y haberme permitido dirigirme a los capitanes con afán de hacerles encuestas.

Por último, quiero darle las gracias a Antonella, sin ella no hubiera podido utilizar su fuente de datos para referenciar tripulaciones y esloras de los superyates.

Muchas gracias a todos.

RESUMEN

En el presente trabajo de fin de grado vamos a analizar todas las cuestiones económicas que confieren a la relación del actual crecimiento de las embarcaciones de recreo de gran eslora (superyates) en España, el mediterráneo y Barcelona.

El crecimiento del sector del lujo se ha desarrollado anualmente debido a varias circunstancias como pueden ser; las nuevas regulaciones de chárter en las islas baleares o el crecimiento de potentes astilleros en la península.

Veremos como el mediterráneo se ha convertido en uno de los destinos preferidos para las embarcaciones de recreo de grandes esloras junto con el Caribe y Miami. Comprobaremos también como los astilleros más importantes del mediterráneo desarrollan un papel fundamental a la hora de escoger destino, pues siempre son necesarias unas buenas infraestructuras para la puesta a punto de los yates antes de empezar la temporada de chárter o para iniciar grandes proyectos al acabar la misma.

Durante la memoria, a raíz de las entrevistas y análisis realizados, también hablaremos de las opciones del marino mercante o del jefe de máquinas, las cuales no tienen por qué ser necesariamente enroladas en buques con malas condiciones laborales y salariales.

Estas alternativas devienen como consecuencia de la alta demanda de las empresas en buscar gente con la mayor cualificación posible (sin limitaciones de tonelaje bruto) la cual solo es posible cursando la formación oficial, y no mediante cursos de habilitación.

ABSTRACT

In the present final project, we will analyse all the economic issues that confer to the relation of the current growth of the great length pleasure boats (superyachts) in Spain, at the Mediterranean and Barcelona.

The growth of the luxury sector has been developing annually due to various circumstances such as; the new charter regulations in the Balearic Islands or the growth of powerful shipyards in the peninsula

We will see how the Mediterranean has become one of the preferred destinations for great lengths recreational boats along with the Caribbean and Miami. We will also check how the most important shipyards in the Mediterranean develop a fundamental role when choosing a destination, since good infrastructures are always necessary to set up the yachts before starting the charter season or to start large projects at the end of the season. same

While the reading, as a result of the interviews and analyses carried out, we will also talk about the options of the merchant seaman or the chief engineer, who do not necessarily have to be enlisted in ships with poor working and salary conditions.

These alternatives come as a result of the high demand of companies to find people with the highest possible qualification (without GT limitations) which is only possible through official training, and not through habilitation courses.

INDICE

I.	Listado de figuras.....	9
II.	Introducción.....	11
III.	Definición he historia de los superyates.....	12
	A) Historia y evolución de los megayates a lo largo del tiempo.	
	B) Normativa española para las embarcaciones de recreo de mas de 24 metros y 3000GT.	
IV.	Mercado de los yates de lujo.....	18
V.	Visión general de la industria del superyate en España.....	20
	A) Escalas de mando dentro de un superyate y titulaciones necesarias.	
	B) Gasto anual de un superyate.	
VI.	Movimiento de los yates en el mediterráneo.....	28
	A) Francia	
	B) Italia	
VII.	Los principales puertos del mediterráneo español.....	32
	A) Islas Baleares	
	B) Ibiza como caso particular	
	C) Denia	
VIII.	El impacto de los superyates dentro del área de Barcelona.....	38
	A) Evolución del Port Vell a lo largo de la historia.	

- B) Estructura actual de OneOcean Port Vell y situación de amarres.
- C) Percepción desde el Port Vell.
- D) Astillero Marina Barcelona (MB92).
- E) Port Fórum.
- F) Port Olímpic.
- G) Marina Vela
- H) Marina Tarragona.
- I) Vilanova i la Geltrú
- J) Mataró
- K) Badalona

IX. Empresas del sector náutico del área de Barcelona y proyectos desarrollados.....56

- A) Proyecto 1: M/Y Boadicea
- B) Proyecto 2: M/Y Hampshire II
- C) Proyecto 3: M/Y Resilience
- D) Tipos de empresas que trabajan en los proyectos de los superyates.
 - 1) Empresas dedicadas a equipos de seguridad e inspecciones de los sistemas móviles y fijos contra incendios.
 - 2) Empresas eléctricas y electrónicas
 - 3) Empresas de hidráulica y metales
 - 4) Empresas de fibra de vidrio
 - 5) Empresas de madera
 - 6) Consignatarias
 - 7) Crecimiento de las empresas en los últimos años

X. Situación y punto de vista desde el barrio de la Barceloneta.....72

XI.	Diferencias contractuales y laborales entre trabajar en un buque y en un superyate.....	73
	A) En cuanto a las condiciones contractuales de trabajar en un buque de transporte	
	B) En cuanto a las condiciones de trabajar a bordo de un superyate	
XII.	Conclusiones y trabajo futuro.....	83
XIII.	Bibliografía.....	85

I. LISTADO DE FIGURAS

Ilustración 1 Savarona en la bahía de Bosphorus en 2014. Fuente: Nauta360	13
Ilustración 2 M/Y Yas. Fuente: Vadebarcos.net	14
Ilustración 3 Superyacht Game Changer. Fuente: Expansión	15
Ilustración 4 Gráfica gasto medio anual superyates. Fuente: Superyacht crew	19
Ilustración 5 Tabla empleabilidad 2017	20
Ilustración 6 Tabla de tripulantes. fuente: bwa yachting	21
Ilustración 7 Certificados para acceder a titulaciones de puente. Fuente: Edumaritime.....	23
Ilustración 8 Coste anual de mantenimiento de un Superyate. Fuente: Towergateinsurance	27
Ilustración 9 Gráfico porcentaje de visitas de superyates en el mediterráneo. Fuente: SuperYacht news	30
Ilustración 10 Gráfico número de superyates con licencia de chárter en las islas baleares. Fuente: Super yacht news	33
Ilustración 11 Crecimiento chárter embarcaciones de más de 70m. Fuente: super yacht news	35
Ilustración 12 Puerto de Ibiza. Fuente port Ibiza	35
Ilustración 13 puerto de dènia. Fuente: deniturism	37
Ilustración 14 Mapa puerto de Barcelona 1379. Fuente: Cathistori.....	39
Ilustración 15 Port de Barcelona 1477. Fuente: Cathistori	39
Ilustración 16 Puerto de Barcelona en 1816. Fuente: Cathistori	40
Ilustración 17 Embarcaciones antiguas en el puerto de Barcelona. Fuente: Cathistori	40
Ilustración 18 Plano puerto de Barcelona 1901. Fuente Cathistori	40
Ilustración 19 Expansión de la zona sur. Fuente: Cathistori	41
Ilustración 20 Puerto de Barcelona en la zona del Zal. Fuente: Cathistroi	41
Ilustración 21 Apertura del muelle boch. Fuente: Cathistori.....	41
Ilustración 22 Pescadores en el muelle España. Fuente: Cathistori	42
Ilustración 23 Inauguración paseo marítimo. Fuente: MAC	42
Ilustración 24 Maremagnum. fuente: MAC	43
Ilustración 25 OneOcean port vell 2019. Fuente: OneOcean Port Vell	43
Ilustración 26 Disposición de amarres port vell durante el MYBA show. fuente: oneocean port vell	46
Ilustración 27 Astillero MB92.....	48
Ilustración 28 Port Fórum Barcelona. Fuente: Project Barcelona	50
Ilustración 29 Port Olímpic. fuente: 123RF	50
Ilustración 30 Marina Vela. Fuente : La Vanguardia	51

Il·lustració 31 Port Terraco, Tarragona. Fuente: Port Terraco.....	52
Il·lustració 32 Tarifas Port Terraco. Fuente: Port Terraco	53
Il·lustració 33 Vilanova i la Geltrú. Fuente: barcos a vela.....	54
Il·lustració 34 Mataró Marina Barcelona. Fuente: La Vanguardia	55
Il·lustració 35 Marina Badalona. fuente: Port de Badalona.....	55
Il·lustració 36 M/Y Boadicea. Fuente: Propia	56
Il·lustració 37 Ejemplo email con detalles DE TRABAJOS a realizar. Fuente: Propia	57
Il·lustració 38 Presupuesto aislante. fuente: Propia.....	58
Il·lustració 39 Presupuesto pintura. Fuente: Propia	59
Il·lustració 40 Presupuesto cambio de SIKIA 1. Fuente: Propia	60
Il·lustració 41 Presupuesto cambio de SKIA 2. Fuente: Propia	61
Il·lustració 42 M/Y Hampshire II. Fuente: Propia.....	61
Il·lustració 43 Facturación M/Y Hampshire II Televisión. fuente: Propia	63
Il·lustració 44 M/Y Resilience. Fuente: Camper and Nicolsons	63
Il·lustració 45 Presupuesto reparación tender. Fuente: Propia.....	64
Il·lustració 46 Ejemplo 1 empleo buque de transporte. Fuente: empleo marítimo.....	77
Il·lustració 47 Ejemplo 2 empleo buque de transporte. fuente: empleo marítimo	77
Il·lustració 48 ejemplo 1 empleo superyates. fuente:yacrew	81
Il·lustració 49 ejemplo 2 empleo superyate. fuente: yacrew	82

II. Introducción

La principal motivación para abordar este tema en el trabajo de fin de grado fue al inicio de tercero de carrera, por necesidad tuve que empezar a trabajar para una empresa consignataria de superyates, situada en el puerto de Barcelona, y empecé a adentrarme en este mundo tan particular y atractivo al mismo tiempo.

Otra de las motivaciones para escoger este tema fue que, a raíz de entrar a trabajar en el sector, me fui fijando en las distintas asignaturas que se impartían durante la carrera, concretamente, en que ninguna de ellas estaba enfocada a este sector ni a sus posibilidades, de hecho, después de buscar mucho, tan sólo encontré una asignatura que trataba más o menos sobre estos temas, ésta era optativa, y el concepto de superyate se daba tan solo en una parte del contenido.

Hasta ahora todo lo que sabemos del sector de los superyates es que existe, que es muy discreto y que es de lengua mayoritariamente inglesa. La mayoría de los reportes anuales, (Super Yacht News, Megayacht, Top Crew, etc) se encuentran escritos en inglés, lo que dificulta su incorporación a la facultad por el normalmente escaso nivel de lengua inglesa.

El objetivo del trabajo es dar a conocer el sector a todos aquellos que deseen introducirse en él y despejar las posibles dudas que puedan tener.

Veremos a lo largo de la memoria que es lo que ha llevado al sector a estar en un auge continuo y con unos números de crecimiento tan positivos.

Por último, haremos un análisis de las empresas que trabajan en el puerto y cuales podrían ser las actividades que los alumnos podrían llegar a desarrollar en cada una de las mismas.

III. Definición e historia de los superyates.

En realidad, no existe una definición estándar de lo que podría ser un superyate o un megayate, no obstante, empieza a haber diferencias de los términos yate y los dos anteriores cuando hablamos de esloras inferiores o superiores a los 24 metros.

Como hemos mencionado todo empieza a en la frontera de los 24 metros, es aquí, donde un yate, por normativa y por mantenimiento, empieza a requerir de unos equipos de seguridad a bordo más caros que sus versiones de menor tamaño. Todo esto es debido a la normativa a la que deben ceñirse por su condición de superyate.

Popularmente se ha definido pues, que toda embarcación que supera los 24 metros de eslora y que lleva a bordo tripulación profesional, como pueda ser capitán y jefe de máquinas está considerada un megayate. La siguiente frontera nos la encontraremos en los 55 metros, donde a partir de aquí, los megayates pasan a llamarse superyates. Existe también una tercera ampliación que es la de gigayates, estos son aquellos yates que pasen los 100 metros de eslora, aunque normalmente se les sigue aplicando el termino superyate.

A) Historia y evolución de los megayates a lo largo del tiempo.

La pasión por los megayates viene desde principios del siglo XX, cuando algunos de los dirigentes de las navieras más potentes empezaron a demandar la construcción de yates de gran eslora para ellos mismo, algunos de estos constructores como Cox & King y Charles L. Seabury and Company se distinguieron por la construcción de grandes yates que funcionaban a vapor.

No fue hasta la primera mitad del siglo XX cuando se empezaron a construir los primeros superyates a motor. En el año 1931 nació de la mano de los diseñadores Gibbs & Cox el M/Y Savarona, con una eslora de 136 metros. Fue el yate presidencial de la república de Turquía y solo el presidente del país turco tenía derecho a utilizarlo. Sorprendentemente aún sigue en activo siendo uno de los superyates más grandes y el más antiguo de todos, hoy aún sigue en posesión de la república de Turquía y al servicio de su presidente.



ILUSTRACIÓN 1 SAVARONA EN LA BAHÍA DE BOSPHORUS EN 2014. FUENTE: NAUTA360

Actualmente los yates se han modernizado llegando a formas un tanto peculiares. Es el caso por ejemplo del MY Yas. En 1983, dos de las fragatas antisubmarinos de la Armada Real de los Países Bajos fueron vendidas a las marinas de Grecia y de los Emiratos Arabes. Estas Kortenaer (Así es como se llamaba a este tipo de fragata) pasaron en 2007 a manos del astillero Abu Dhabi Mar (ADMShipyards), para ser convertidas en superyates de lujo. Uno de ellos acabo siendo el M/Y Yas, debido a la cláusula de confidencialidad, no se sabe el precio que costo la embarcación ni quien es el propietario, aunque se especula que es el jeque Hamdan ben Zayed Al-Nahyan. De hecho, el Yas ha estado en muchas ocasiones en Barcelona, pero la intimidad que el propietario desea es tal, que siempre que viene se queda amarrado en el astillero de MB92, en la parte mas profunda del complejo, para no ser objeto de curiosos.



ILUSTRACIÓN 2 M/Y YAS. FUENTE: VADEBARCOS.NET

La última tendencia del mercado de nueva construcción de los superyates según Nauta360, nos dice que los armadores están optando por construir superyates de exploración con los que poder alcanzar y navegar por casi cualquier lugar del mundo. Estos superyates ponen toda su capacidad de espacio al servicio del cliente dejando un poco de lado la parte estética, aunque en lo esencial y en el confort siguen teniendo los más lujosos detalles. Un ejemplo de esto es el Game Changer, superyate del astillero

holandés DAMEN que con sus 69'15 metros de eslora y sus 11'5 metros de manga este certificado para llevar a cabo operaciones en aguas del Ártico y de la Antártida, para ello cuenta con un arsenal de juguetes extraordinario como una flota de embarcaciones auxiliares, un centro integrado de buceo, submarinos o un helicóptero.

El buque fue finalizado en 2017 y ese mismo año se presentó en el Mónaco Yacht Show, donde no tardó en ser adquirido por su nuevo propietario incluso sabiendo que el barco tenía que volver al astillero para acabar de modificar espacios dentro del yate.



ILUSTRACIÓN 3 SUPERYACHT GAME CHANGER. FUENTE: EXPANSIÓN

B) Normativa española para las embarcaciones de recreo de más de 24 metros y 3000GT.

Así como las embarcaciones de recreo menores de 24 metros se encuentran reguladas en el marco español por el Real Decreto 1434/1999, en el Real Decreto 2127/2004, en la Orden FOM/1144/2003, y en la Orden FOM/1076/2006. Lo cierto es, que la legislación carecía de regulación específica en lo que se refiere a buques de recreo de una eslora superior

a 24 metros y arqueo bruto inferior a 3000 GT, susceptibles de transportar hasta 12 pasajeros, sin incluir a la tripulación.

Es en el año 2015, cuando la normativa se armonizada con la de la Unión Europea y se les regula a través de la aplicación del convenio internacional para prevenir la contaminación marina (MARPOL) y el convenio de la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), de los que España ya era parte. Veamos en que consiste y como afecta a los superyates dichas normativas:

La normativa **MARPOL** obliga a estas embarcaciones a llevar un control de disposición de residuos para evitar que se deshagan de ellos durante sus travesías. El convenio dicta también las millas de costa a la que las aguas residuales de una embarcación pueden ser descargadas y en qué estado deben estar para poder realizar dicha descarga:

Descarga de aguas residuales

Prohibida excepto si se cumplen los siguientes requisitos:

- Aguas residuales **trituras y desinfectadas**: al menos a **3 millas náuticas** de la costa más próxima.
- Aguas residuales **no trituradas o desinfectadas**: al menos a **12 millas náuticas** de la costa más próxima. Las aguas residuales que se hayan almacenado en tanques de retención deberán descargarse a una **tasa moderada** cuando el buque esté en ruta y navegue a **no menos de 4 nudos** (la velocidad de descarga deberá ser aprobada por la Administración teniendo en cuenta las normas elaboradas por la Organización).
- El buque tiene en funcionamiento una planta de tratamiento aprobada que ha sido certificada por la Administración.

Normativa **SOLAS**, esta normativa es la que realmente encarece la construcción y el mantenimiento de un yate superior a los 24 metros y de más de 3000 GT, pues la diferencia de equipos de seguridad y de contraincendios que deberemos instalar, hará que el precio de la embarcación suba en ambos aspectos.

Los apartados del convenio que más acentúan el precio de estas embarcaciones son:

El CAPITULO II-2: PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS. Donde se les obliga en función de la eslora y los GT a tener determinado sistema fijo contra incendios que ha de ser revisado cada año y un número concreto de dispositivos portátiles (como puedan ser extintores) de lucha contra incendios que también han de ser revisados anualmente.

El CAPITULO III: DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO. Donde se les especifica que dispositivos de comunicación (mínimos) han de llevar, hablamos de VHF radios, EPIRB, AIS, etc. Y de cuáles son los equipos de salvamento individuales y colectivos que han de estar a bordo, que son:

- chaleco salvavidas



- Trajes de supervivencia e inmersión



- Aparato Lanzacabos



- Aros Salvavidas



- Balsas salvavidas inflables



- Cohete lanza bengalas con paracaídas



- Bengala luminosa de mano



- Señal fumígena flotante



Todo este material, en el caso de las embarcaciones reguladas por el SOLAS ha de ser revisado y certificado anualmente, lo cual supone un incremento considerable en el mantenimiento del superyate.

IV. Mercado de los yates de lujo.

Según la empresa Vadebarcos, las ventas de este tipo de embarcaciones vienen mostrando un crecimiento del 4% desde el año 2014. La industria de construcción de barcos italiana, sólo superada por los americanos, tienen una cuota de mercado del 11% y al mismo tiempo han experimentado un aumento de la facturación del 44%, frente a los valores de 2014.

En definitiva, se puede decir que, en el contexto de recesión de los últimos años y la incertidumbre sobre la economía global, la industria de construcción de barcos, en sólo 2 años, ha crecido casi un 50% y han sido

los yates de lujo los que han desempeñado un papel importante en este crecimiento.

El consumo de servicios en el sector náutico es siempre de un elevado coste y en la mayoría de los casos implica también intermediarios de todos los ámbitos. En un superyate como en todas las embarcaciones, se necesitan motores, generadores, sistemas electrónicos y una cantidad de componentes de todo tipo que provienen de industrias auxiliares, de las cuales, se nutre, la diferencia es que por calidad y tamaño estos componentes suelen necesitar de varias personas para llevar a cabo una transacción.

Al mismo tiempo, se necesita contratar a gente para hacer servicios de todo tipo, como puedan ser, calibraciones de sistema electrónicos, pulimiento de metales, tratamientos de teca, mármol y otro sin fin de proyectos.

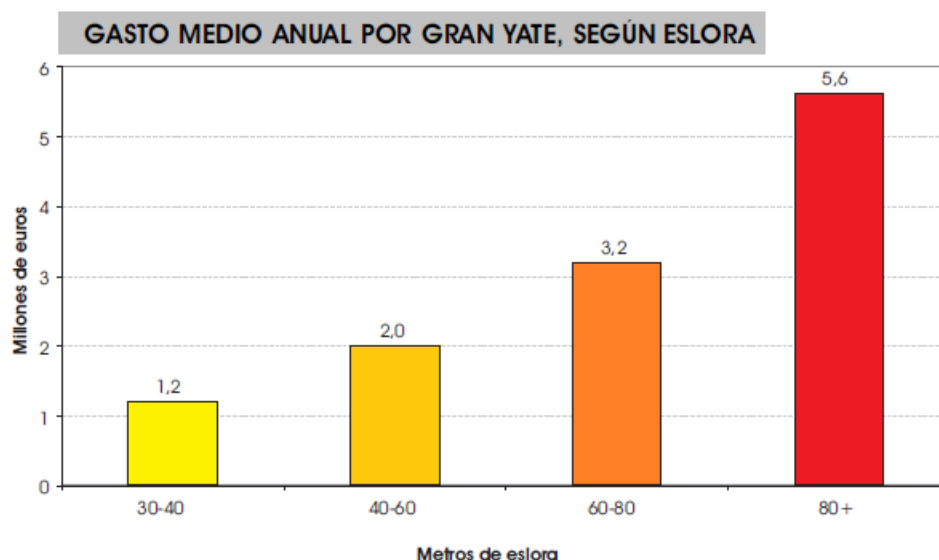


ILUSTRACIÓN 4 GRÁFICA GASTO MEDIO ANUAL SUPERYATES. FUENTE: SUPERYACHT CREW

En Europa la náutica ha sido relevante también a nivel de empleo, según la empresa Todobarco, los números que se muestran en la tabla inferior hacen referencia a la evolución del sector en los países más influyentes de la zona Euro, generando directamente en un total de 188.195 puestos de trabajo directos y un total de 1.386.116 puestos de trabajo indirectos. También comentan que tan solo en el 40% de los casos, los empleos son de calidad y de larga duración, aún prevalecen los trabajos con contratos temporales en el sector.

SITUACIÓN COMPARADA DE LA NÁUTICA DE RECREO EN EUROPA			
País	VAB (mill euros)	Empleo directo	Empleo total
Italia	7.186	92.000	669.200
Inglaterra	4.069	35.015	266.114
Francia	3.034	45.180	343.368
España	1.079	16.000	107.434

ILUSTRACIÓN 5 TABLA EMPLEABILIDAD 2017

V. Visión general de la industria del superyate en España.

Para entender el gasto que puede llegar a realizar una embarcación de gran eslora, necesitamos primero entender cómo funciona su estructura en la gestión de recursos humanos y cuál es su finalidad.

Un superyate es una embarcación de recreo destinada a ser un hotel de lujo flotante. Por ello, cuenta con todos los detalles y los últimos lujos en materia tecnológica además de un selecto personal para poder atender todas las necesidades de los huéspedes en cualquier momento, como puedan ser, un chef de prestigio, un gimnasio privado, entrenadores personales e incluso profesores de buceo o de motos acuáticas.

Gracias a la base de datos que la consignataria BWA Yachting está creando (aunque de momento está en fase beta) hemos podido sacar los datos del personal de las embarcaciones que durante los últimos meses han estado en el Port Vell amarrados, dicho personal solo hace referencia a la cantidad de recursos humanos que el barco utiliza cuando esta en un puerto y sin los dueños o invitados, si no fuera este el caso, la plantilla se puede llegar a ampliar hasta un 20% para apoyar al servicio durante las estancias de los propietarios.

Barco (Metros)	Tripulacion	Capitanes	Oficiales P.	Oficiales M.	Coci.&Servi.	Deckhands
Dilbar (165)	71	1	10	15	23	24
Yas (135)	47	1	6	9	15	16
Maryah (122)	53	2	3	12	21	15
Raya (110)	30	1	4	7	11	7
Symphony(101)	30	1	3	7	13	6
Madame Gu(99)	28	1	4	7	10	6
Faith (96.5)	28	1	3	7	11	6
Kismet (95.2)	28	1	3	7	10	7
Aquarius (92)	27	1	3	7	10	6
Barbara (88.5)	25	1	3	7	9	5
Areti (85)	23	1	3	6	8	5
Secret (82.4)	22	1	3	5	9	4
Alfa Nero (82)	22	1	3	5	9	4
Graceful (80.3)	18	1	3	4	6	4
Titan (80.19)	24	1	3	5	9	6
Talitha (80)	18	1	3	4	6	4
Hampshire (78)	18	1	2	4	6	5
Eminence (79)	26	1	2	4	10	9
Boadicea (76.6)	22	1	2	4	10	5
Naia (73.6)	20	1	2	4	8	5
Azteca (72)	20	1	2	4	8	5
Utopia (71)	15	1	2	4	6	2
Joy (70)	14	1	2	4	4	3
G. Changer (69)	17	1	2	4	6	4
Hermitage (68)	17	1	2	4	6	4
Icon (67)	18	1	3	4	6	5
S. Rhapsody(65)	14	1	1	2	6	4
Samurai (60)	13	1	1	2	5	4
Resilience (49)	11	1	1	2	4	3

ILUSTRACIÓN 6 TABLA DE TRIPULANTES. FUENTE: BWA YACHTING

A) Escalas de mando dentro de un superyate y titulaciones necesarias.

Hay que partir de la base, de que el mínimo para trabajar en un yate son el certificado SCTW de seguridad en el mar y lucha contra incendios básico y el ENG1, un certificado médico que utilizan estas embarcaciones para trabajar bajo bandera del Reino Unido y que prácticamente convalida cualquier otro país para navegar bajo su bandera, en España solo se puede realizar este certificado en una clínica de Palma de Mallorca.

El resto de certificados profesionales de Reino Unido los imparten la asociación RYA (Royal Yachting Association) y la asociación MCA (Maritime and Coastguard Agency), y tienen la exclusividad de convalidaciones en país anglosajón, el nivel mas elevado que permite el RYA es el *Yachtmaster Ocean Certificate*, este certificado permite trabajar como capitán en buques comerciales de hasta 200 GT (Gross Tonnage/Tonelaje Bruto), es un certificado de competencia que es necesario como requisito para sacarse la titulación del MCA de Chief Mate, Master 500 y Master 3000, esta última es la más elevada que se puede conseguir a través de este tipo de titulaciones y permite ser capitán de buques comerciales de más de 3000 GT.

Los certificados necesarios para escalar en la tabla de puente se muestran en la imagen siguiente:

Ancillary Course Certificate	Master Code Vessel <200GT II/2 *	Master Code Vessel <200GT II/2	OOW Yacht <3000GT	Chief Mate Yacht <3000GT	Master Yacht <500GT <3000GT	STCW Reference	Updating required
Personal Survival Techniques ^a	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	A-VI/1-1	•
Fire Prevention and Fire Fighting ^a	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	A-VI/1-2	•
Elementary First Aid ^a	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	A-VI/1-3	
Personal Safety and Social Responsibility ^a	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	A-VI/1-4	
Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats ^b			Yes	Yes	Yes	A-VI/2	•
Advanced Fire Fighting ^b				Yes	Yes	A-VI/3	•
Medical First Aid ^b				Yes	Yes	A-VI/4-1	
Medical Care ^b					Yes	A-VI/4-2	
ECDIS ^c	Optional	Optional	Yes	Yes	Yes	A-II/1 and A-II/2	
Efficient Deck Hand (EDH) ^c			Yes			Based on A-II/5	
GMDSS (GOC) ^d		Yes	Yes	Yes	Yes	A-IV/2	
GMDSS (ROC) ^d	Yes			Yes	Yes	A-IV/2	
HELM (operational) ^e	Yes	Yes	Yes	See 5.7		A-II/1	
HELM (management) ^e				Yes	Yes	A-II/2	

ILUSTRACIÓN 7 CERTIFICADOS PARA ACCEDER A TITULACIONES DE PUENTE. FUENTE: EDUMARITIME

En el caso de los ingenieros, el camino para convertirse en jefe de máquinas es similar. Se trata de trabajar realizando todos los cursos de ingenieros que imparte el MCA (siempre teniendo en cuenta que es necesario el SCTW y el ENG1 para empezar a trabajar), estos cursos son los siguientes:

- Approved Engine Course (AEC)
- Marine Engine Operator Licence (Yacht) (MEOL(Y))
- Chief Engineer Reg III/3 CoC (Y4)
- Chief Engineer Reg III/3 CoC (Chief engineer "Service Endorsement") (Y3)
- Chief Engineer Reg III/2 CoC (Y2)
- Chief Engineer Reg III/2 CoC ("Large Yacht Endorsment") (Y1)

El resto de las posiciones en un barco, tan solo son otorgadas por confianza, excepto algún caso particular como pueda ser un/una Purser (Es la encargada de la gestión de los recursos económicos de un superyate) que necesitara de un sólido conocimiento de economía y contabilidad, el resto son puesto que se consiguen a través de ganar la confianza de los superiores.

A continuación, vamos a detallar todas las posiciones que existen en un superyate, esto no quiere decir que todos los superyates tengan estas posiciones, sino que algunos debido al tamaño han creado puestos con funciones concretas. De mayor a menor relevancia:

1) Deck

- **Captain** (Es el capitán y está al mando de la embarcación, por encima de todos)
- **Mate** (Es el que sustituye al capitán cuando este está en rotación.)
- **Chief Officer** (Primer Oficial, se encarga de planificar las rutas hasta el destino del barco)
- **Security Officer** (Es el Oficial encargado de los equipos de seguridad del yate, es una posición que solo existe en superyates de esloras superiores a los 100 metros)
- **2nd Officer** (Segundo Oficial)
- **3rd Officer** (Tercer Oficial)
- **Divemaster** (Es el instructor de buceo del yate)
- **Carpenter** (Es el carpintero del yate, se encarga de reparar piezas de madera, no de limpiar la teca)
- **Lead Deckhand** (Es el encargado de distribuir las tareas que a los otros Deckhands, recibe instrucciones del tercer Oficial)
- **Junior Deckhand** (Es un Deckhand con experiencia que supervisa que los trabajos se estén realizando correctamente)

- **Deckhand** (Son los encargados de realizar las tareas de mantenimiento del yate en los exteriores y las cubiertas)

2) Engineering

- **Chief Engineer** (Jefe de máquinas)
- **2nd Engineer** (Segundo ingeniero)
- **3rd Engineer** (Tercer ingeniero)
- **Sole Engineer** (Es como el jefe de máquinas, pero en embarcaciones de menor eslora donde solo se necesita un ingeniero)
- **ETO – Electronic Technician Onboard** (Es el ingeniero electrónico del yate)
- **AV/IT Officer** (Es el ingeniero informático del yate)
- **Electrician** (Personal de apoyo para el ingeniero electrónico)
- **Motorman** (Personal de apoyo para todos los ingenieros)

3) Interior

- **Purser** (Es la encargada de las finanzas del yate)
- **Interior Manager** (Es la encargada de gestionar todo el departamento de Interiores del yate)
- **Chief Stewardess** (Es la encargada de dirigir todos los trabajos que la interior manger necesite realizar o coordinar)
- **Houskeeping Stewardess** (Lleva el control de todas las habitaciones de invitados del yate)
- **Head of Service** (Encargada de supervisar las tareas que el servicio está realizando, reporta directamente sobre la Chief Stewardess)
- **Head of Housekeeper** (Supervisa que los trabajos de los camareros y habitaciones se realicen correctamente)
- **2nd Stewardess** (Segunda Stewardess)
- **3rd Stewardess** (Tercera Stewardess)

- **Laundry Stewardess** (Es la encargada de la colada del yate)
- **Bartender** (Son los camareros del yate)
- **Florist** (Es la florista del yate y se encarga principalmente de la decoración)

4) Galley

- **Head Chef** (Es el chef del yate, dirige a los cocineros y prepara los menús, es el único que cocina para los invitados o el dueño)
- **Sweet Chef** (Es el encargado de la realización de los postres)
- **Cook crew** (Son los cocineros al servicio de ambos chefs)

5) Otros

- **Personal Trainer** (Es el entrenador personal de yate, se ocupa principalmente del gimnasio)
- **Doctor** (El médico del yate)
- **Nurse** (La enfermera o enfermero del yate)
- **Water sports instructor** (Suele ser un instructor de surf, kitesurf o similar)
- **Childcare** (La canguro del yate)
- **Helicopter Pilot** (En caso de que el yate disponga de helicóptero, es el encargado de pilotarlo)
- **Dayworker** (Son los trabajadores que realizan servicios de deckhand cuando el barco este amarrado)

B) Gasto anual de un superyate

No es un secreto que los superyates son muy caros. El barco privado mas grande del mundo (Azzam), propiedad de Khalifa Bin Zayed Al Nahyan's con sus 180 metros tuvo un coste de construcción de 600 millones de

dólares, de hecho, según Forbes las 10 adquisiciones más caras del mundo vienen dadas por la compraventa de superyates.

Sin embargo, como vemos en la ilustración 8 abajo, el mantenimiento de un superyate es también de un nivel adquisitivo digno de admirar.

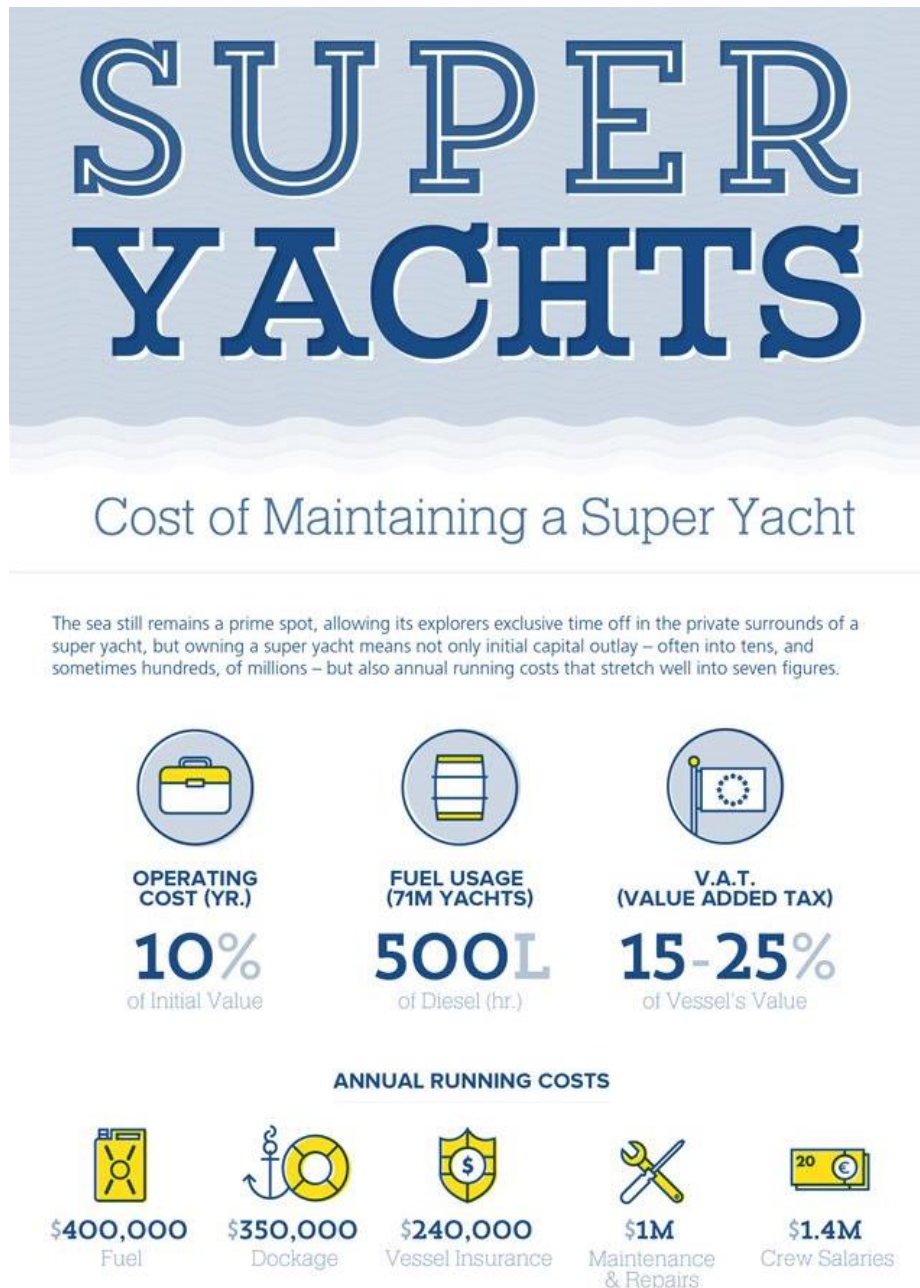


ILUSTRACIÓN 8 COSTE ANUAL DE MANTENIMIENTO DE UN SUPERYATE. FUENTE: TOWERGATEINSURANCE

Un superyate de 100 metros, con una velocidad máxima de unos 25 nudos y 50 tripulantes cuesta alrededor de 275 millones de dólares. El precio del gas, los impuestos, los amarres y los salarios (Según Forbes, los capitanes de embarcaciones más pequeñas se embolsan unos 70.000 euros por año pudiendo llegar a 180.000 euros en los superyates de mayor tamaño).

El gasto total anual pues es de aproximadamente:

$$400.000 + 350.000 + 240.000 + 1.000.000 + 1.400.000 = 3.390.000\$$$

Lo cual pasado a euros serían unos 3.025.405 millones anuales en el gasto de mantenimiento.

Con todo esto, el sector, lejos de verse arruinado por los elevados costes y precios encabeza una línea de crecimiento en la industria naval que hay que seguir muy de cerca.

VI. Movimientos de los yates en el mediterráneo.

Mientras el mediterráneo esté considerado el epicentro del sector del superyate, es importante que la industria se mueva de forma inteligente para organizar bien todos los negocios alrededor de los superyates. El mediterráneo ofrece un panorama regulatorio y fiscal muy dispar para lo relativamente pequeña que es la zona en general, por lo que ofrece una amplia oferta para todos sus clientes.

Para los astilleros y las empresas de chárter el valor de saber cuáles son las marinas más transitadas es esencial, por eso ponen mucho énfasis en

intentar hacer el seguimiento de estas a través de plataformas como el Marinetraffic.

La empresa Superyacht Intelligence ha realizado un estudio de mercado acerca de los últimos destinos en el verano de 2018 de los superyates. Los datos han revelado que el 72% han estado en el mediterráneo y que tienen previsto pasar el invierno en alguna de estas marinas. Datos que repercuten positivamente a Barcelona como centro español para megayates en el mediterráneo.

Podemos explorar la popularidad de diferentes regiones, basadas en las categorías de tamaño de los yates que las visitaron. Realizando una investigación sobre los números aportados por la empresa Superyacht Intelligence.

El negocio de los superyates es hoy en día en Europa un mercado que sube y baja constantemente, aunque siempre con un rebote de crecimiento en las temporadas de verano en el mediterráneo que aumenta año tras año.

Veamos ahora como ha afectado el crecimiento de los superyates a los principales destinos del mediterráneo:

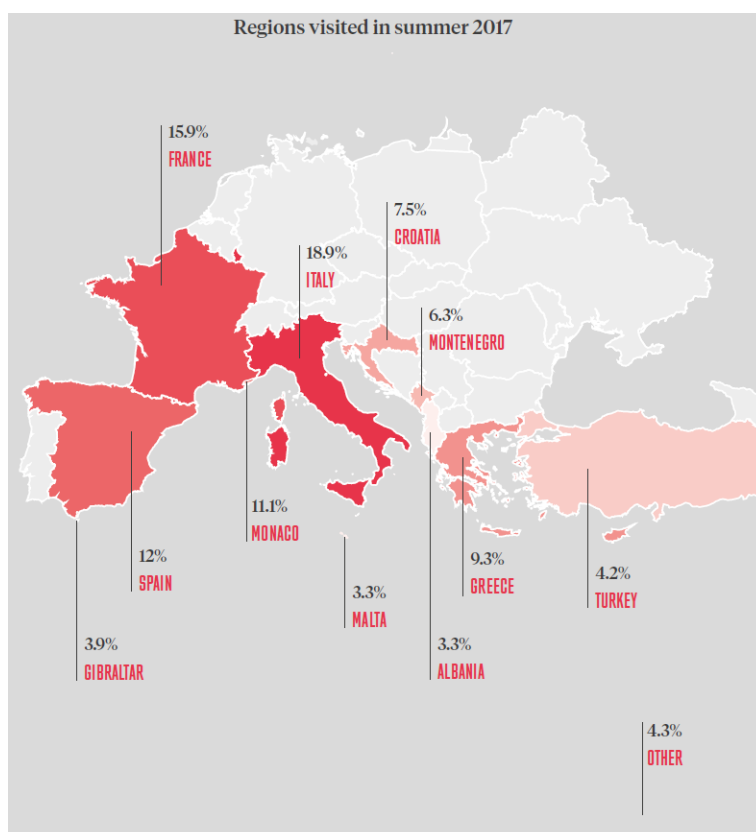


ILUSTRACIÓN 9 GRÁFICO PORCENTAJE DE VISITAS DE SUPERYATES EN EL MEDITERRÁNEO. FUENTE: SUPERYACHT NEWS

A) Francia

Uno de los temas más discutidos de 2018 fue la notable desaceleración en el mercado francés. Tradicionalmente considerado como el corazón del mercado de superyates en el Mediterráneo y del mundo. Esta disminución se ha atribuido a una serie de factores diversos como el tema del terrorismo sufrido en los últimos años en Francia o los cambios en las regularizaciones fiscales para el relleno de los tanques de fuel de los barcos comerciales.

Según los datos de una encuesta realizada por la empresa BWA Yachting, solo el 15,9% de los encuestados visitó Francia este verano (esta cifra no incluye Mónaco), por lo que es el segundo destino más popular detrás de Italia. En cifras esto representa que, en el verano de 2018, el total de

superyates que visitaron el mediterráneo fue de 3.474 barcos de los cuales 552 fueron a parar a Francia en 2018.

El negocio en general está bajando en la zona francesa, dejando a España en una buena situación para coger las riendas del mercado que el país galo está dejando de lado. Otra de las propuestas que no está gustando es el cambio en el régimen de la seguridad social para la gente que trabaja en el mar con altos impuestos franceses para buques comerciales.

Para completar la tormenta perfecta que el país francés está viviendo, el gobierno galo ha puesto en marcha una ley de protección de los trabajadores y los tripulantes de los superyates.

Según denuncian los tripulantes, se les exige llevar a cabo tareas que no constaban concretadas en los concretos firmados. Estas exigencias e ilegalidades llevaron a los tripulantes a demandar a los yates para los que trabajaban. Motivo que ha llevado al mercado francés a caer en un 30% desde el verano de 2016.

B) Italia

En comparación, el mercado italiano tiene los números más elevados en cuanto a visita de superyates se refiere. Con un total de 656 barcos en el último verano (el cual, según los datos, es debido a la popularidad que Italia regenta entre capitanes y propietarios por sus facilidades fiscales para este tipo de embarcaciones).

Como pasa con España, el hecho de que a Francia le vaya mal en el sector es directamente proporcional a que aumenten las visitas a sus otros dos competidores.

VII. Los principales puertos del mediterráneo español

Buscaremos ahora cuales son los puertos que tienen mayor fluctuación de superyates en el Mediterráneo Español. Partimos de la base de que Barcelona es la ciudad más visitada durante el año por las embarcaciones, pero en la temporada de verano, las islas y otros destinos más turísticos se vuelven una necesidad para los yates y todo acaban acercándose a ellas en mayor o menor medida.

A) Islas baleares

En el resto del país, el principal competidor de Barcelona en materia de chárter y superyates son las Islas Baleares.

En el año 2013, momento en el que cambió la legislación, y se incluyó una exención al impuesto de matriculación para los yates comerciales que llevaran bandera de la UE, así como de fuera de la UE, las Baleares se abrieron a los superyates como un destino imaginable para realizar charters, pues ya estaban libres del impuesto de matriculación.

Desde entonces, la Asociación Española de Superyates (AEGY) ha realizado un seguimiento del número de yates que obtienen licencias de chárter anualmente en Baleares. Esta estadística ha sido recopilada por Anne

Sterringa, corredora senior de Chàrters & Nicholsons España y miembro del Consejo de AEGY, los datos han mostrado un crecimiento significativo en el sector chárter de Baleares durante un período de tan solo cuatro años.

Como se muestra en el gráfico a continuación, el crecimiento fue inicialmente lento; el número de superyates que obtuvieron licencias de chárter en 2014 fue de solo 17, lo que reflejó una baja confianza del mercado en la región. En 2015, los números se triplicaron y continuaron aumentando significativamente en los años siguientes, ejemplificando el impacto dramático que las reformas al impuesto de matriculación habían tenido. Los datos más recientes recopilados a partir de 2018, sin embargo, muestran una leve disminución en el número de yates con licencias chárter, con un total de 95 superyates en comparación con los 106 del año anterior.

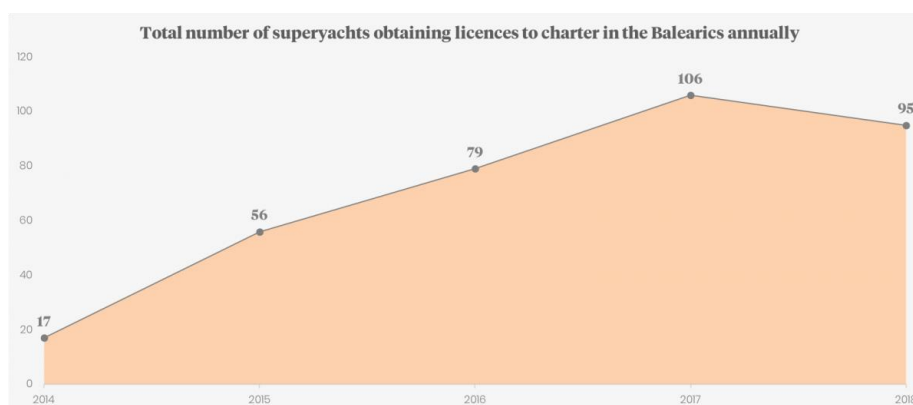


ILUSTRACIÓN 10 GRÁFICO NÚMERO DE SUPERYATES CON LICENCIA DE CHÁRTER EN LAS ISLAS BALEARES. FUENTE: SUPER YACHT NEWS

Esta leve disminución en los números no debe percibirse como algo negativo para las islas baleares, sino más bien como una nivelación natural del mercado. Al analizar los últimos datos con SuperyachtNews, Sterringa explica que esto es de esperar y que la cantidad de superyates

disponibles para chárter en Baleares cada año probablemente se establezca en una cifra alrededor de 100.

Si consideramos que el número total de superyates disponibles para chárter en el Mediterráneo occidental es de alrededor de 700, y que hay seis destinos clave dentro de esa área, (Barcelona, Grecia, Mónaco, Italia, Francia, Turquía, y Mallorca), daría lugar a que hay una media de 100 yates que fletan en las Baleares, siendo esta cifra una importante parte de la flota total.

La cifra media indicada normalmente varía por encima y por debajo de los 100 yates, pero, sin embargo, según estudios del mismo bróker, indica que dicha cifra (100 yates) se establece a lo largo del tiempo en las islas Baleares.

Igualmente, Sterringa (la gerente de superyachts news) también señala en una de sus entrevistas que; *“si bien los números se relacionan con aquellos yates que han obtenido una licencia para fletar, y por lo tanto un interés en venir a las islas, no indica necesariamente que los yates realmente fletaron en Baleares ese año. Nos dice que, si bien los datos muestran que hubo más yates con licencias en 2017, aproximadamente el 30% de estos barcos no se alquilaron en Baleares, en comparación con 2018, cuando aproximadamente el 20% de los que tenían licencias no lo hicieron en Las Baleares. Dado este contexto, los números de yates que fletan en las Baleares entre 2017 y 2018 son relativamente similares”*.

Si nos centramos en la eslora de los yates que han obtenido la licencia de chárter en los últimos años, observamos a partir del siguiente gráfico que el número total de superyates entre 70 y 100 metros ha sufrido un escalado del doble de barcos disponibles cada año. Esto nos muestra

como el crecimiento en las Baleares está siendo muy positivo para la región.

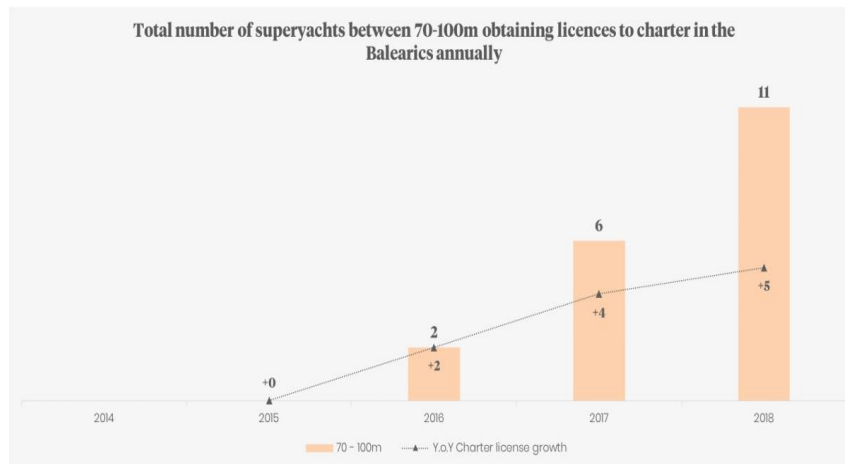


ILUSTRACIÓN 11 CRECIMIENTO CHÁRTER EMBARCACIONES DE MÁS DE 70M. FUENTE: SUPER YACHT NEWS

Con este gráfico podemos concluir en cuanto a las Baleares que ha sido, es y será una fuerte potencia en el sector del superyate, lo que es muy positivo para el resto de las marinas de España.

B) Ibiza como caso particular.



ILUSTRACIÓN 12 PUERTO DE IBIZA. FUENTE PORT IBIZA

Ibiza se ha convertido en los últimos años en uno de los puertos más demandados por los superyates, esto en líneas generales es debido a la popularidad de la isla y a la cantidad de famosos que optan por veranear en sus playas.

Los precios de los amarres en Ibiza son muy variados y dependen en gran medida a la ubicación de este con respecto al centro de la ciudad.

En la isla podemos encontrar 4 amarres diferenciados claramente:

- **Marina Ibiza:** Es la marina más nueva de toda la isla y ha sido realizada por la reciente demanda de los superyates de mayor envergadura de poder refugiarse en el puerto en vez de tener que tirar el ancla en cualquier parte. Esta marina está preparada para recibir como máximo un superyate de como máximo 100 metros de eslora.
- **Ibiza magna:** Es la una marina particular, pues está dividida en dos marinas internas y es la propia autoridad portuaria la que no permite a las embarcaciones acceder a una u otra, este acceso va en función del tamaño, ya que una de las dos tan solo puede ser utilizada por superyates que tengan como mínimo 60 metros de eslora. La otra parte de la marina está reservada para el resto de los yates de menor envergadura.
- **Sobren marina:** Es la marina más cara de Europa y aunque sus amarres no son especialmente grandes, la posición en la que se encuentran en la ciudad y su escaso número de amarres (tan solo tiene 12) hacen que la noche pueda llegar a valer 5000 euros para una eslora de unos 15 o 20 metros. Un precio extremadamente elevado.
- **Port Nàutic:** Es el puerto más económico de la isla y está situado en la ciudad de San Antonio, es un puerto en el que no caben barcos más grandes de 50 metros.

C) Dénia.



ILUSTRACIÓN 13 PUERTO DE DÉNIA. FUENTE: DENITURISM

En los últimos años y tras las remodelaciones que está recibiendo el puerto de la ciudad de Denia, se ha convertido en un destino cada vez más llamativo para los superyates, esto es debido a dos motivos.

La distancia con Ibiza hace que pasar la noche en Denia para luego durante el día viajar a la isla sea algo a tener en cuenta. El puerto de Eivissa se encuentra a 91 millas unos 146 Km desde el puerto de Denia, normalmente a una velocidad de crucero de unos 45 nudos, se puede alcanzar la isla en un poco menos de 2 horas, esto hace que junto a la significativa diferencia de precio del amarre por noche que se puede encontrar en esta zona de la península, sea un destino muy atractivo para estar mientras el barco pernocta. Además, la ciudad cuenta con un abanico de actividades de ocio y turismo espectaculares, pues es su principal fuente de ingresos.

Paralelamente, el varadero Denia está realizando una inversión en un nuevo dique seco que permita levantar embarcaciones de una eslora mayor para hacer servicios a estas embarcaciones en los cascos o reparaciones que comprendan la elevación de la embarcación. (hélices, grietas, pintura, etc.).

VIII. El impacto de los superyates dentro del área de Barcelona

Como el objetivo principal del trabajo es analizar en profundidad el puerto de Barcelona y más concretamente el Port Vell, que es el que principalmente alberga la mayoría de los superyates ubicados en la ciudad, vamos a dedicarle un epígrafe exclusivo a Barcelona.

Veremos tanto la historia como todo lo que se desarrolla dentro del puerto y los posibles socios que puede tener el mismo.

A) Evolución del Port Vell a lo largo de la historia.

Port Vell ha ido desarrollando su historia a lo largo de los años, ha sufrido guerras y vacas flacas, pero siempre ha acabado siendo el núcleo del crecimiento de la ciudad, los distintos gobernantes que han ido pasando a través de los años por la ciudad han sido conscientes de lo importante que era que la evolución del puerto y de la capital fueran de la mano. Esta es la historia del puerto de Barcelona.

Todo empieza en 1378 cuando se retorna con el consentimiento del rey Pedro IV el proyecto de un astillero real iniciado durante el reinado de Pedro III.

En 1439 reciben el consentimiento de Alfonso V para construir un puerto seguro (Es cuando se reconstruye la muralla)



ILUSTRACIÓN 14 MAPA PUERTO DE BARCELONA 1379. FUENTE: CATHISTORI

1477. Se inician las obras del muelle de la Santa Creu (Actualmente desaparecido) y la construcción de un dique del Este, ampliado en diversas ocasiones.

Ambas Construcciones se desarrollaron en lo que sería en el futuro un barrio mariner llamado la Barceloneta, históricamente habitado por pescadores y "gente de mar"



ILUSTRACIÓN 15 PORT DE BARCELONA 1477. FUENTE: CATHISTORI

1753. Se crea el barrio de la Barceloneta.

1772. se construye la torre del Faro (Conocida como Torre del Reloj) cuando el Dique Este ya se alargaba hasta el actual muelle de pescadores.

1816. Inicio de la prolongación del rompeolas para solucionar el gran problema que el puerto tenía con la arena.



ILUSTRACIÓN 16 PUERTO DE BARCELONA EN 1816. FUENTE: CATHISTORI

1859. Se aprueba el proyecto de Josep Rafó para la modificación del puerto.

1868. El ministerio de Fomento aprueba la creación de una Junta de Obras del Puerto. Durante su primera reunión se aprobó la construcción del primer muelle transversal (el muelle de Barcelona), que se ejecutó entre 1877 y 1882.



ILUSTRACIÓN 17 EMBARCACIONES ANTIGUAS EN EL PUERTO DE BARCELONA. FUENTE: CATHISTORI

1871. Se construye el Parque de la Ciutadella y se bloquea la conexión Cerdá.

1878. Desaparece totalmente la Muralla de Mar.

1901. Se construyen los muelles España, Baleares y Cataluña en poco más de una década, al mismo



ILUSTRACIÓN 18 PLANO PUERTO DE BARCELONA 1901. FUENTE: CATHISTORI

tiempo se adapta el puerto a las embarcaciones de vapor.

1958. Se inicia la expansión hacia el sur, se urbaniza también la Zona Franca y se construye el que hoy es el paseo marítimo.

1966. Construcción de un puerto interior con el dragado de la zona del Delta del Llobregat y un aumento del recinto portuario de 250 hectáreas.



ILUSTRACIÓN 19 EXPANSIÓN DE LA ZONA SUR. FUENTE: CATHISTORI

1972. Se establece el Plan General de Recuperación de Costas y Playas que conlleva la cesión de Port Vell para la ciudadanía.



ILUSTRACIÓN 20 PUERTO DE BARCELONA EN LA ZONA DEL ZAL. FUENTE: CATHISTORI

1978. Adquisición de la nueva denominación del Puerto como Puerto Autonómico de Barcelona. El Puerto continuaba siendo una entidad pública, pero podía actuar en régimen de empresa mercantil y según el derecho privado.

1981. Apertura del muelle de Boch i Aisina (popularmente conocido como Moll de la Fusta) para el uso público potenciando la relación entre el puerto y la ciudad.



ILUSTRACIÓN 21 APERTURA DEL MUELLE BOCH. FUENTE: CATHISTORI

1984. Se establece un plan de reforma interior de la Barceloneta.

1986. Nombramiento de Barcelona como sede olímpica para los Juegos de 1992, inicio también de un ambicioso proyecto con nuevos equipamientos: el centro comercial Maremagnum, los cines Imax y cinesa, le Palacio de Mar, el Aquarium, el World Trade Center y la Zona de Actividades Logísticas (conocido como el ZAL).



ILUSTRACIÓN 22 PESCADORES EN EL MUELLE ESPAÑA. FUENTE: CATHISTORI

1989. Se activa el Plan Especial de Reforma interior de la Barceloneta.

1992. Celebración de las Olimpiadas donde el puerto desarrolló un papel importante acogiendo más de 10 cruceros, que suplieron la falta de plazas hoteleras en la ciudad.



ILUSTRACIÓN 23 INAUGURACIÓN PASEO MARÍTIMO. FUENTE: MAC

También, el Gobierno central vuelve a centralizar la gestión y se suprimen las autonomías portuarias. El ente del Puerto autónomo de Barcelona se renombra como Autoridad Portuaria de Barcelona.

1993. Se inicia el desvío de la desembocadura del río Llobregat 2Km hacia el sur. Esta desviación permite que el puerto doble su extensión.

2004. Fórum. Se recuperan espacios industriales y portuarios.

2008. Se finalizan las obras de los diques Sur y Este.

2009. Inauguración del Hotel W Barcelona. Con esto el puerto crece en su oferta turística y da un fuerte empujón al proyecto de la nueva bocana.



ILUSTRACIÓN 24 MAREMAGNUM. FUENTE: MAC

2011. Aprobación definitiva del proyecto OAB para el muelle de pescadores.

2014. Se finalizan las remodelaciones de la Marina de lujo y se convierte en el destino de los superyates.



ILUSTRACIÓN 25 ONEOCEAN PORT VELL 2019. FUENTE: ONEOCEAN PORT VELL

Barcelona siempre ha sido una de las ciudades más prosperas del territorio español debido a la gran ventaja que supone su disposición geográfica.

Todo este conjunto de sucesos y buenas decisiones han hecho posible que hoy tengamos uno de los mejores puertos de Europa y un auténtico referente a nivel Estatal. Todo ello ha hecho crecer de manera exponencial el propio Port Vell permitiendo a los yates de gran eslora poder disfrutar de Barcelona y sus maravillas.

B) Estructura actual de OneOcean Port Vell y situación de amarres.

En 2017 los británicos del grupo Salamanca, vendieron el Port Vell, llamado Marina Port Vell a dos fondos de inversiones. El fondo catari Qinvest obtuvo el 52% de la inversión mientras que el grupo luxemburgués se adjudicó el 48% restante. A partir de aquí el complejo de lujo paso a llamarse OneOcean Port Vell.

El lujoso puerto cuenta con 148 amarres para yates, que gracias a la disposición del muelle España, permite el amarre de embarcaciones de hasta 190 metros. Hoy por hoy dispone de un total de 89 amarres aproximadamente (depende de la manga de las embarcaciones amarradas) para embarcaciones que superen los 35 metros de eslora.

En 2017, con el cambio de propietarios tuvo lugar la concesión de los amarres por venta hasta el año 2036, siendo posible su alquiler o posible venta posterior en cualquier momento. Esto ha hecho que algunos yates de las más grandes esloras decidan comprar el amarre en vez de alquilarlo, asegurándose así un espacio siempre que quieran venir a la ciudad de Barcelona, ya que, en algunas ocasiones y debido a sus envergaduras no tiene sitio en el puerto. Es el caso del MY Dilbar, un megayate de 165 metros de eslora (actualmente el más grande en volumen del mundo) que ha comprado la parte más cercana a la bocana del muelle España.

En 2015 se realizó una remodelación del Port Vell adaptándolo a las necesidades de los yates de grandes esloras, todo esto sin dejar de cuidar el medio ambiente, Port Vell ha recibido una cantidad cada vez mayor de grandes yates, teniendo en 2017 una media de 31 yates mensuales de gran eslora. Esto en números anuales se convierte en 372 yates de gran eslora por año.

C) Percepción desde el Port Vell

Para valorar como está actualmente el mercado en Port Vell, he hablado con el capitán del puerto y con el director general del mismo, los señores Pau Domec e Ignacio Erroz.

Ambos coinciden en que el puerto está atravesando uno de sus momentos más dulces y que el negocio del superyate es algo que va a ir en aumento al menos en los próximos años.

Como resultado del crecimiento, este año 2019 se celebra la tercera edición del **MYBA show** en Port Vell, una feria donde los superyates más grandes del mundo vienen a lucir sus mejores galas para presentar a los brokers sus posibilidades e iniciar un convenio de chárter (alquiler de la embarcación) para los meses o las temporadas donde el dueño no disfruta de la embarcación.

Este año sin ir más lejos el puerto va a recibir para la feria un total de 67 yates de más de 23 metros, teniendo a un espacio para otros 66 yates de menor tamaño.

Lo cierto es que el espectáculo atrae a un sinfín de celebridades, el año pasado 2018, el señor Rafael Nadal estuvo presente en la feria para elegir el yate en cual iban a pasar el verano junto a su familia, también así lo hicieron otras celebridades como Gerard Piqué o Marc Márquez.

El show ha tenido tanto éxito y ha sido tan bien acogido entre los usuarios de todas las categorías, que, al año de la primera edición, se estrenó en Barcelona, también en Port Vell, otro show llamado **LYBRA**. Este está

destinado a los superyates más modestos pero el formato es el mismo, el buen resultado ha sido el que llevo a la organización a firmar por los siguientes 3 años desde su inicio en 2017.

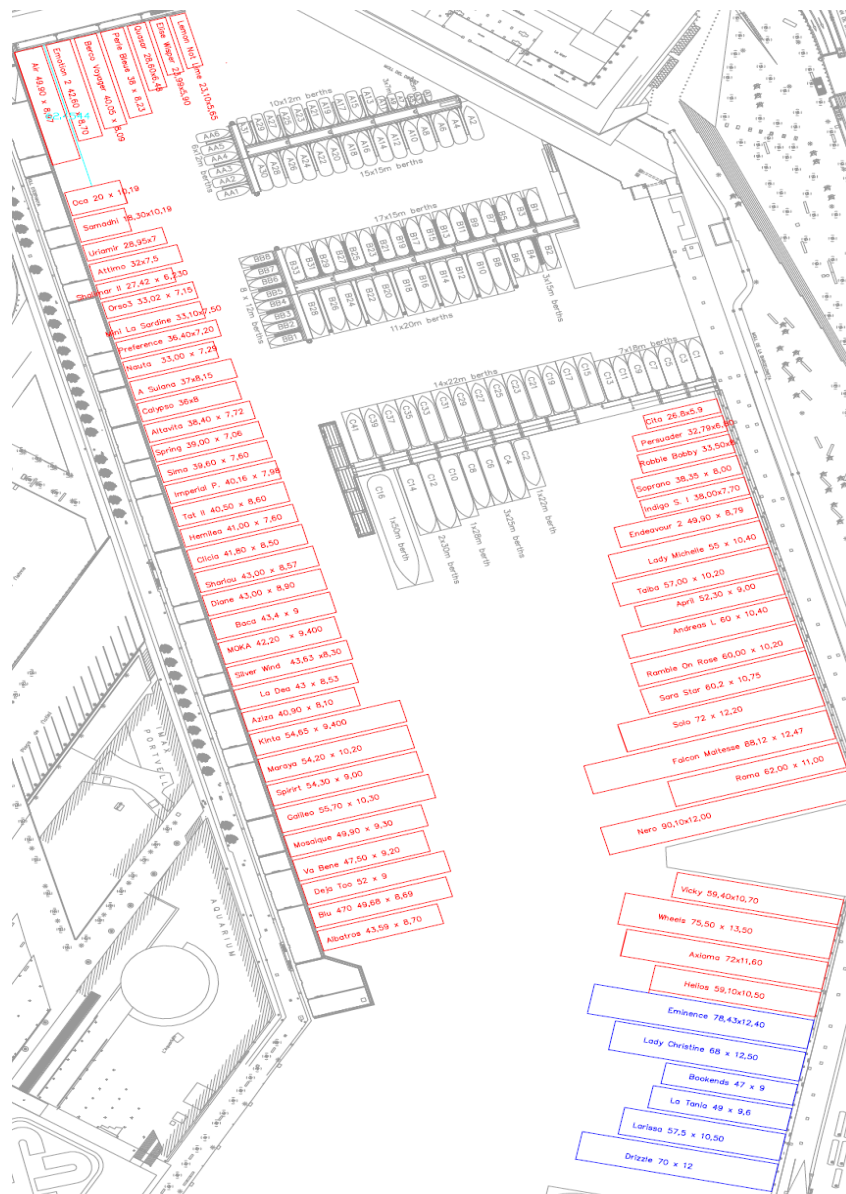


ILUSTRACIÓN 26 DISPOSICIÓN DE AMARRES PORT VELL DURANTE EL MYBA SHOW. FUENTE: ONEOCEAN PORT VELL

Según nos indican desde las oficinas del OneOcean, el puerto ingresará en amarres un total de aproximadamente 840.000 euros durante el evento.

D) Astillero Marina Barcelona 92 (MB92)

Dentro del recinto portuario de Barcelona se encuentra el astillero de MB92, el cual está destinado exclusivamente a superyates y embarcaciones de recreo de gran eslora.

Marina Barcelona es una de las empresas punteras en el sector. Con veinte años de experiencia, en 2015 facturó 65 millones de euros. Emplea de forma estable a 100 trabajadores actualmente, llegando en temporada alta a los 1000 empleados (teniendo en cuenta también las subcontratas que trabajan dentro del astillero). El astillero cuya superficie en tierra es de 76.000m² y en agua de otros 40.000m² renovó en el 2010 su concesión con el puerto de Barcelona por 30 años más.

Tanto por su posición estratégica en el Mediterráneo como por su reconocida manera de trabajar, Marina Barcelona 92 estaba en el punto de mira de varios inversores. Y así, a principios de este año D-Marine Investments, subsidiaria del grupo turco Dougs Group, se hizo con el 70% de las acciones por 52 millones de euros. Esto significa valorar MB92 en unos 80 millones. El actual equipo directivo se ha quedado con el resto de las acciones. Jorge Ventosa (14,5%), Pepe García – consejero delegado – (8%) y el grupo de inversión catalán Deva 98 (7,48%) se han repartido las cuotas. El puerto de Barcelona decidió entonces salir del capital.

D-Marine gestiona un total de 11 marinas en el mediterráneo, distribuidas entre Turquía, Grecia, Croacia y Montenegro. Dougs es uno de los gigantes marítimos turcos de capital privado. Cuenta con 50.000 empleados, controla 250 empresas y factura unos 4.000 millones de euros al año, con un beneficio neto de 48'5 millones. Hasta ahora no tenía

presencia en España. Marina Barcelona 92 ha sido el puerto de llegada para el gigante turco.



ILUSTRACIÓN 27 ASTILLERO MB92

El año pasado, el astillero inicio un nuevo proyecto de mejora donde pretende incluir una nueva explanada con un nuevo sistema de varada, conocido como Shiplift, que permitirá varar embarcaciones de hasta 4.000 toneladas de desplazamiento (peso del barco). De esta manera, duplicara su actual capacidad. Para hacernos una idea del impacto de la obra, en el futuro se podrían trabajar en unos 12 yates de entre 50 y 105 metros de eslora. Las instalaciones ocuparan una superficie aproximada de 20.000 m² en la zona que actualmente se conoce como muelle de Catalunya y Nave de Pintura.

La operación supone una inversión total de 45 millones de euros que creara hasta 300 puestos de trabajo a lo largo de los próximos dos años.

La grúa ha sido encargada a una empresa estadounidense, Pearlson Shiplif Corporation.

El astillero de Barcelona debido a su gran dique seco y sus instalaciones es donde los superyates realizan los proyectos de mayor envergadura como puedan ser los saneamientos del casco, cambios en la propulsión, grandes zonas de pintura y cualquier otro aderezo que puedan necesitar. En el conviven más de una veintena de empresas con al menos un par de cada especialidad para que así el astillero siempre tenga dentro de casa la oferta y la demanda necesarias.

E) Port Fórum

Actualmente tiene capacidad para 201 embarcaciones que se distribuyen en dos dársenas: una interior para 170 embarcaciones entre 10 y 25 metros de eslora, y una exterior para embarcaciones de hasta 80 metros. El puerto se encuentra en Sant Adrià de Besós, un barrio costero que pertenece a la ciudad de Barcelona es también conocido como el Puerto Deportivo de Barcelona.

Está rodeado por hoteles, oficinas y parques empresariales, zonas de baño, playas, zonas residenciales y tiendas. Esto hace que sea muy atractivo para los superyates, pues el precio también es significativamente inferior que en el OneOcean Port Vell, aunque también es debido a sus limitaciones de eslora.



ILUSTRACIÓN 28 PORT FÓRUM BARCELONA. FUENTE: PROJECT BARCELONA

F) Port Olímpic



ILUSTRACIÓN 29 PORT OLÍMPIC. FUENTE: 123RF

El Port Olímpic, es el puerto mas pequeño de los que se encuentra en la periferia, aunque tiene instalaciones muy preparadas para yates de menor eslora, su capacidad máxima es de 30 metros, reduciendo esto mucho sus posibilidades para la llegada de superyates. Se encuentra justo enfrente del popular Casino de Barcelona.

G) Marina Vela

La Marina Vela es la mas nueva de todas las marinas actuales, los amarres que se comercializan se organizan en 3 dársenas y 3 pantanales para las embarcaciones. Es una apuesta por lo innovador, pues cuentan con las tecnologías mas punteras en el sector.

Además, Marina Vela es un 60%, según fuentes de la Vanguardia, espacio público. Por lo tanto, son los ciudadanos los que también han ganado en espacios de calidad junto al mar.

Actualmente tiene una capacidad de amarre de embarcaciones entre 15 y 50 metros de eslora. Para acompañar a las instalaciones disponen de una Marina Seca que se encuentra pegada a la misma.



ILUSTRACIÓN 30 MARINA VELA. FUENTE : LA VANGUARDIA

H) Marina Tarragona

El puerto que alberga los superyates en tarragona se llama Port Terraco. El puerto está diseñado y equipado para ofrecer una estancia cómoda, segura y agradable durante todo el año. Ofrecen 33 amarres entre 45 y 160 metros de eslora.



ILUSTRACIÓN 31 PORT TERRACO, TARRAGONA. FUENTE: PORT TERRACO

El puerto de tarragona ofrece unas prestaciones muy buenas para los superyates, además cuentan con unas tarifas de un precio bastante más asequibles que su vecino OneOcean Port Vell como podremos observar en la Ilustración 29.

Tarifas de Amarre

AMARRE (m)	DIARIO ≤ 7	DIARIO > 7	MENSUAL	3 MESES	6 MESES
30 x 7	104 €	69 €	1.871 €	4.491 €	7.634 €
35 x 8	139 €	92 €	2.495 €	5.988 €	10.179 €
40 x 10	198 €	132 €	3.564 €	8.554 €	14.541 €
45 x 10	223 €	149 €	4.010 €	9.623 €	16.359 €
50 x 12	297 €	198 €	5.346 €	12.830 €	21.812 €
55 x 13	354 €	236 €	6.371 €	15.290 €	25.992 €
60 x 14	416 €	277 €	7.484 €	17.963 €	30.536 €
65 x 14	450 €	300 €	8.108 €	19.459 €	33.081 €
70 x 15	520 €	347 €	9.356 €	22.453 €	38.170 €
75 x 15	557 €	371 €	10.024 €	24.057 €	40.897 €
80 x 16	634 €	422 €	11.405 €	27.372 €	46.532 €
85 x 17	715 €	477 €	12.875 €	30.900 €	52.530 €
90 x 18	802 €	535 €	14.434 €	34.642 €	58.892 €
95 x 19	893 €	596 €	16.083 €	38.598 €	65.617 €
100 x 20	990 €	660 €	17.820 €	42.768 €	72.706 €
105 x 21	1.091 €	728 €	19.647 €	47.152 €	80.158 €
110 x 22	1.198 €	799 €	21.562 €	51.749 €	87.974 €

ILUSTRACIÓN 32 TARIFAS PORT TERRACO. FUENTE: PORT TERRACO

Siempre depende de la temporada ya que OneOcean Port Vell está permanentemente ofreciendo descuentos en temporada baja a sus clientes, pero para hacernos una idea, un amarre para un yate de 100 metros en OneOcean en el mes de Mayo, cuesta sobre los 7.000€ por semana.

I) Vilanova y la Geltrú

En 2008 Vilanova Grand Marina y el puerto de Vilanova i la Geltrú invirtieron un total de 33 millones de euros, que puso al servicio de los superyates un área técnica para reparaciones de 30.000 m².

Además, la empresa británica Pendennis invertirá 10 millones de euros en hacer un área técnica en la dársena para superyates, obras que ya han empezado. Al mismo tiempo han impulsado un plan de formación dual para los jóvenes en disciplinas vinculadas a este sector.



ILUSTRACIÓN 33 VILANOVA I LA GELTRÚ. FUENTE: BARCOS A VELA

J) Mataró Marina Barcelona

Mataró lleva desde 2012 haciendo reformas en el puerto para poder abarcar a los superyates, en 2016 inauguraron la nueva Mataró Marina Barcelona. En esta nueva marina se pueden amarrar cerca de 30 barcos de gran eslora. En sus muelles caben embarcaciones desde 20 metros hasta 50 metros. Está equipada con todo tipo de servicios para atender todas las necesidades de los tripulantes durante su estancia.

El funcionamiento de la marina está ligado con el puerto de Arenys de Mar, el cual está gestionado por la empresa Varador 2000.

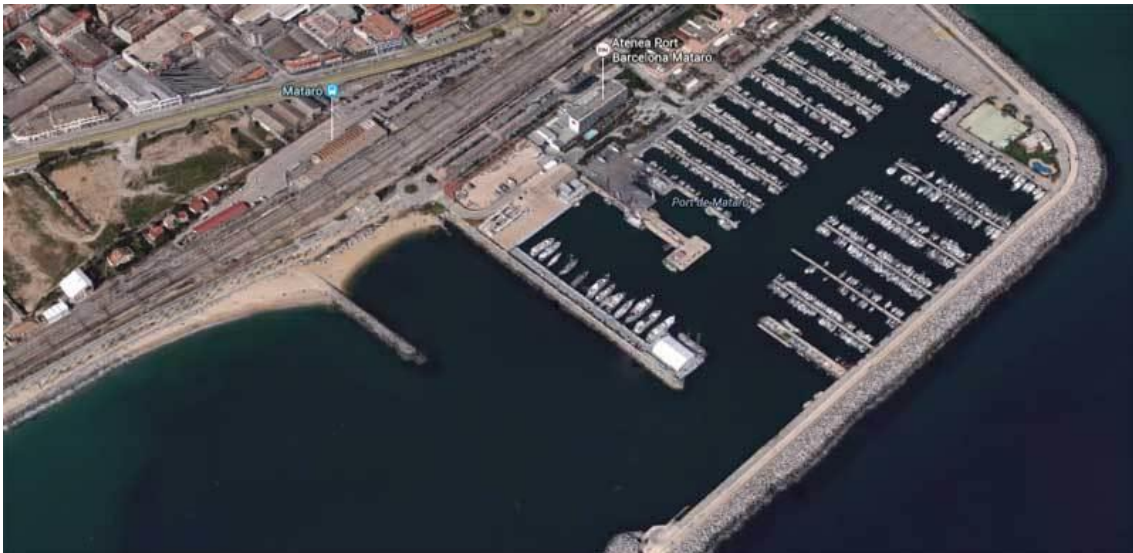


ILUSTRACIÓN 34 MATARÓ MARINA BARCELONA. FUENTE: LA VANGUARDIA

K) Marina Badalona

En Badalona también encontramos un puerto deportivo dedicado a las embarcaciones de lujo, aunque solo tienen espacio para unas esloras mas pequeñas, lo cierto es que se ha convertido poco a poco en una marina con nombre y muy asequible. Estando tan cerca de Barcelona, es idónea para las personas que busquen un lugar tranquilo y alejado de las aglomeraciones de la capital.



ILUSTRACIÓN 35 MARINA BADALONA. FUENTE: PORT DE BADALONA

IX. Empresas del sector náutico del área de Barcelona y proyectos desarrollados

Según el sistema de base de datos de BWA yachting, hay un total de 87 empresas dedicadas al sector náutico en exclusiva, hay que algunas de las empresas locales pueden no figurar en el sistema. Algunas ya trabajaban con embarcaciones de recreo de menor eslora y otras se dedicaban a buques de todo tipo. Sin embargo, desde el crecimiento de los superyates todas ellas han ido derivando hacia el sector del lujo, pues los proyectos son más atractivos, el mercado fluye más (Los superyates no acostumbran a “casarse” con ninguna empresa y siempre están al acecho de nuevas oportunidades en relación con un mejor precio) y la rentabilidad es bastante elevada (el margen mínimo que se le pone a precios PVP para un yate es del 10%).

A continuación, vamos a ver como se inician, gestionan y finalizan los proyectos en superyates:

A) Proyecto 1: M/Y Boadicea.



ILUSTRACIÓN 36 M/Y BOADICEA. FUENTE: PROPIA

El Superyate Boadicea es una embarcación de 76 metros de eslora, con una manga de 14 metros y un arqueado bruto de 2.191 toneladas. A finales de octubre de 2017, la embarcación se dirigió a OneOcean Port Vell para realizar un refit (se refiere a la reparación o remodelación de partes del barco) estético y superficial alrededor de todo el yate. Durante las primeras 2/3 semanas, estuvimos acercándonos al barco a revisar el listado de trabajos con el primer oficial, en aquel entonces era Mark, un inglés de madre italiana muy simpático y trabajador, intercambiamos un sinfín de email con la información que íbamos requiriendo y detalles de cada proyecto (Ejemplo de uno de los emails con varias zonas a pintar en el barco, ilustración 32).

CC: 'Boadicea' <captain@myboadicea.net>; Alvar Diez <a.diez@bwayachting.com>
 Asunto: Boadicea 2 of 4

Best regards,

Mark Evans.

Chief Officer MY Boadicea

+33607937894

11 archivos adjuntos

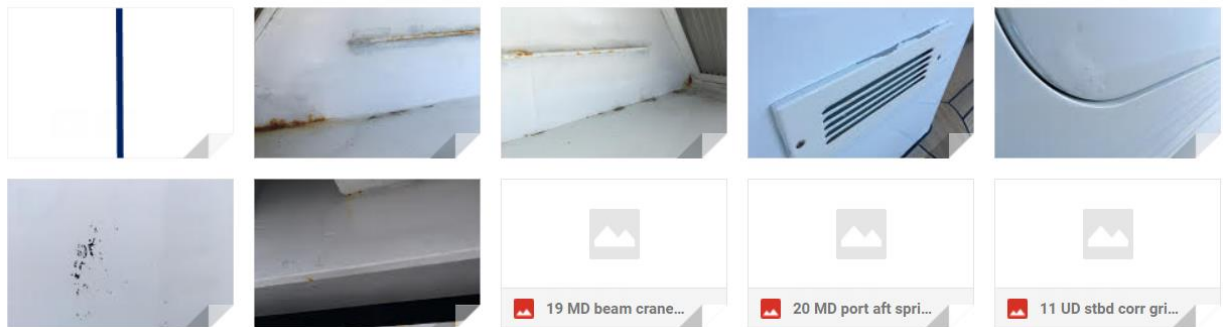


ILUSTRACIÓN 37 EJEMPLO EMAIL CON DETALLES DE TRABAJOS A REALIZAR. FUENTE: PROPIA

Una vez reunida toda la información, empezamos a plasmarla en presupuestos, en el Boadicea llegamos a hacer 12 presupuestos para 12 trabajos distintos, estos 4 son los más interesantes que realizamos:



Boadicea Q001

01 Insulation works

Two soot filters and exhaust lines – PS & SB

Supply and installation of 28 units of insulating mattresses to insulate two soot filters, 14 mattresses will be mounted on each soot filter. These mattresses will be mounted in two layers to obtain a final thickness of 75 mm.

The first layer of insulating mattresses will be composed by Inconel interior fiberglass fabric (grey color fiber glass fabric reinforced with a stainless-steel mesh) as interior insulation of the mattresses high density (128 kg/m³) ceramic fiber with a 50 mm thickness and the exterior will be composed by Inconel fiberglass fabric.

The second layer of insulating mattresses will be composed by Inconel interior fiberglass fabric (grey color fiber glass fabric reinforced with a stainless-steel mesh) as interior insulation of the mattresses high density (128 kg/m³) ceramic fiber with 25 mm thickness and the exterior finish will be of a grey silicon fiberglass fabric.

Exhaust lines – insulation & aluminum stucco cladding

Supply and installation of high density ceramic fiber mounted in two layers to obtain a final thickness of 75 mm on the exhaust lines located from the generator to the soot filter and from the soot filter to the discharge on PS and SB Supply and installation of aluminum stucco cladding to cover the exhaust lines previously insulated on PS and SB.

Supply and installation of insulation mattresses with a thickness of 50 mm to cover the areas where the compensators and flanges are placed on the exhaust lines on PS and SB.

LS Price 28.666€ + VAT

ILUSTRACIÓN 38 PRESUPUESTO AISLANTE. FUENTE: PROPIA

El trabajo de aislamiento fue en la sala de máquinas, se trataba de rodear dos filtros de hollín para conseguir un espesor de 75mm aproximadamente y que no calentaran la zona en exceso. La dificultad en este trabajo fue que los filtros, de un tamaño considerable, se encontraban en zonas donde los espacios para trabajar eran muy reducidos, esto demoró el trabajo algunos días más de lo esperado.

El siguiente trabajo fue el que está relacionado con el email de la ilustración 32, fueron los trabajos de pintura que hubo que realizar a lo largo y ancho de toda la embarcación. El trabajo fue tedioso ya que, al ser muchas zonas divididas en muchas áreas, hubo que proteger y limpiar bien prácticamente todo el barco, lo cual llevo mucho tiempo, aunque esta vez sí que estaba previsto.



Boadicea Q006

01. Painting works in aft and swimming area

Rub rail and rest of aft part of the vessel has several paint damages and need to be repaired by means of AwlGrip process.

Surface needs to be treated with mastic in scratches, dents and other damages. Epoxy primer to be applied

Final coat to be applied as per existing paint color.

Staging with cover to be erected and dismantled on completion of repairs.

LS Price..... 45.795 € + VAT

VAT not included in any price.

Remarks:

Payment conditions 30 days on completion of works.

Spare parts

Quotation valid to carry out the works during normal working hours (Monday to Friday from 8 to 17h) In case of National Holidays extra fee will be invoiced.

Company BWA Yachting Spain

Date 28-11-2017

Signature

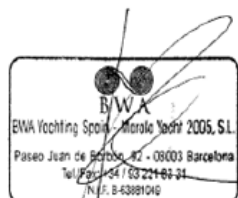


ILUSTRACIÓN 39 PRESUPUESTO PINTURA. FUENTE: PROPIA

El último trabajo fue el más caro y el más largo, ya que tuvimos que cambiar las juntas de SIKA de prácticamente toda la embarcación, este presupuesto estuvimos peleándolo tiempo con el barco ya que, en un primer momento, los numero parecen elevados, pero al desglosarlo y compararlo con otras casas, el resultado era positivo. El trabajo tubo un coste total de 115.752€ con el IVA incluido.



Boadicea Q007

01. SIKAFLEX RENEWAL

Existing Sikaflex is damaged and needs to be renewed. Existing Sikaflex seams to be removed. Sika housing to be cleaned. Surrounding area to be protected by means of tape. Primer to be applied. New Sikaflex to be applied. Removal of tape and final cleaning
Following windows and doors to be treated:

BRIDGE DECK:

Window of 85 x 120 cm:

11 pcs

Window de 85 x 45:

3 pcs

Window de 80 x 85 cm :

13 pcs

Window de 90 x 160 cm:

12 pcs

Window de 90 x 140 cm:

4 pcs

LS Price..... 32.754 € + VAT

UPPER DECK:

Window de 90 x 160 cm

24 pcs

Window de 80 x 45 cm:

6 pcs

Window de 90 x 80 cm:

1 pcs

Window de 90 x 160 cm:

13 pcs

Window de 90 x 140 cm:

4 pcs

LS Price..... 32.936 € + VAT

ILUSTRACIÓN 40 PRESUPUESTO CAMBIO DE SIKA 1. FUENTE: PROPIA

MAIN DECK:
Window de 70 x 100 cm:
3 pcs
Window de 100 x 100 cm:
2 pcs
Window de 135 x 95 cm:
1 pc.
Window de 90 x 150:
10 pcs
Window de 80 x 45 cm:
1 pc
Window de 75 x 150 cm:
2 pcs
Window de 100 x 150 cm:
2 pcs
Window de 95 x 140:
1 pc
Window de 100 x 100 cm:
2 pcs
Window de 45 x 80 cm:
1 pc
Renewal of window frame in 1 door
LS Price..... 26.775 € + VAT

TENDER: Window to be removed and Surface thoroughly cleaned. New sikaflex to be installed.
LS Price..... 3.198 € + VAT

ILUSTRACIÓN 41 PRESUPUESTO CAMBIO DE SKIA 2. FUENTE: PROPIA

B) Proyecto 2: M/Y Hampshire II



ILUSTRACIÓN 42 M/Y HAMPSHIRE II. FUENTE: PROPIA

Para que se entienda un poco como es el mundo del superyate en cuanto a suministros, en el caso del Hampshire II veremos cuales han sido las peticiones de suministros técnicos y alimentarios.

Antes de llegar al OneOcean, el Hampshire contacto con nosotros porque necesitaba ayuda para reemplazar una de las televisiones que tenían abordo. El dueño del superyate, se ha construido otro, y este otro va equipado con unas tecnologías más avanzadas que las del Hampshire II (las cuales os aseguro que no tienen nada que envidiar a las del mejor hotel de 5 estrellas del mundo), el dueño expreso que no veía igual de bien la televisión en el barco viejo porque la tele era de uno o dos años anteriores. Acto seguido, nos contactó el capitán y nos hizo buscar una televisión valorada en 12.000€.

En la compra de materiales, los agentes solo aplicamos un 10% de margen de lo que llamamos payment on your behalf (que significa pago por adelantado) es decir, como ponemos el dinero por ti y te traemos el bien hasta la pasarela, esto tendrá un coste añadido del 10%.

Pero ¿Qué pasa si encuentras el ítem más barato de lo que el cliente a conseguido ver en la web? Que te quedas la diferencia más el margen añadido al valor que él ha visto, y así sucedió.


A la derecha del todo de la ilustración 39 podéis observar el coste total que tuvo la operación para nosotros, los gastos que no son derivados de la empresa PCcomponentes son gastos que repercutimos a la embarcación para desgravar a nivel contable. A la izquierda el pago total que hizo el yate y un poco más a la izquierda el beneficio para la empresa. Casi 2000€ por organizar y pagar por adelantado un televisor.

INVOICE

19050373

DA

503



Yacht: My Hampshire II

Ordered by: Steve

Email: cto@yacht-hampshire2.com

Position: CTO

Payment method: BankTransfer

P.O.:

INVOICE19050373INVOICE

PROVEEDOR	TOTAL ALB PROV CON IVA	Nº FACTURA O ALBARÁN	Date	Service Type	Description of Service	unit	unit price	End Customer price	VAT	End Customer total price	DA Margin	Global Margin	
Pocomponentes	10299,00	FV-005227		Supplies	Samsung TV 85" QLED UltraHD 8K	1,00	10.412,36	10.412,36	21%	2.186,59	12598,95	862,86	1977,18
MRW	109,84				Shipping						0,00	0,00	
Taxi VIP	30,92							10412,36		2186,59	12598,95	862,86	1977,18
TOTAL	10439,76												
	-0,81												
COMPROBAR CON SHEET "INVOICE"											10%	23%	

ILUSTRACIÓN 43 FACTURACIÓN M/Y HAMPSHIRE II TELEVISIÓN. FUENTE: PROPIA

C) Proyecto 3: M/Y Resilience



ILUSTRACIÓN 44 M/Y RESILIENCE. FUENTE: CAMPER AND NICOLSONS

El Resilience es un barco con el que trabajamos constantemente, es uno de nuestros mejores clientes. Esta última puesta a punto antes de la temporada de verano, nos encargaron hacer el servicio completo de la tender que tienen abordo. Trabajamos la tender en el Port Olímpic junto a la empresa Nautech, dirigida por Gines, un profesional del sector que lleva más de 20 años reparando todo tipo de embarcaciones.

Al principio se le dio un presupuesto a la embarcación para reparar el turbo y el motor, pero con el paso de los días, se convirtió en una puesta a punto completa de la embarcación, haciendo además del tema mecánico todo el tema estético.



BWA Yachting SA - VAT 751 698 Via Balestra 27 - 6900 Lugano - Switzerland

Quotation	
Date	13/11/2018
From:	BWA YACHTING
ALVAR DIEZ	
To:	My Resilience

Service Type	Description of Services	unit	price	Amount
Turbo works	Air filter	1	122,03	122,03 €
	Scape collector junction	1	35,34	35,34 €
	Set of round nuts	1	19,49	19,49 €
	Turbo (if necessary)	1	2629,80	2.629,80 €
	General service of turbo	1	1170,36	1.170,36 €
	Dismount and mounting	1	540,00	540,00 €
	Material shipping cost	1	18,00	18,00 €
Engine works if turbo is right	Rectified cylinder head, revision of valves seats and guides. Change piston equipment, connecting rod and crankshaft bearings.	1	7468,00	7.468,00 €
	O'rings set.			
	Chain tensioner of distribution.			
	Re-assembly of the engine			
	Dismantle and assemble the engine on the boat	1	4680,00	4.680,00 €
	Uncouple mechanical and electrical parts in the workshop to carry a grinding machine.			
	Trained engine in workshop.			
	Start-up and tests on the ship.			
	Engine oil, refrigerant circuit, oil and air filter set.	1	585,00	585,00 €
	Crane and Port Vell services not included in case of need them.			
Total without VAT				17.268,02 €
VAT (21%)				0,00 €
Total with VAT				17.268,02 €

Remarks: Validity: 30 days.
 We trust that you will find our quote satisfactory and look forward to working with you.
 Please contact us should you have any questions at all.
 Payment of the 50% of total quote is required, as deposit, to proceed with the jobs

ILUSTRACIÓN 45 PRESUPUESTO REPARACIÓN TENDER. FUENTE: PROPIA

D) Tipos de empresas que trabajan en los proyectos de los superyates.

Ahora trataremos de ver cuáles son los principales tipos de trabajos que se realizan a bordo de un superyate y algunas de las empresas que

trabajan en el sector y que nos han ayudado en la realización de estos proyectos.

Es cierto que hay muchas más empresas de las que nombraremos y que el hecho de no mencionarlas no implica que no sea empresas de calidad o de confianza. Esta simplemente es la elección que nosotros hacemos a la hora de hacer proyectos.

1) Empresas dedicadas a equipos de seguridad e inspecciones de los sistemas móviles y fijos contra incendios.

Cuando tenemos que tratar temas de seguridad, en el área de Barcelona y por lo que hemos trabajado nosotros también en el área de Tarragona y Vilanova i la Geltrú. Existen tres empresas que son las más potentes. Pero para saber cuándo trabajar con una u otra, hay que saber cual es el funcionamiento de el sector de la seguridad.

La empresa mas grande de seguridad que existe ahora mismo es Survitec Group, esto es debido a que han comprado prácticamente el 80% de las marcas que fabrican chalecos, balsas, sistemas contra incendios, etc. (ya sea Dunlop, Durray, Zodiac, Plastimo, y muchas más). Esto quiere decir que, si tú, como empresa que deseas empezar a hacer servicios o inspecciones de seguridad y quieres tratar con X marca, muy probablemente tengas que ir a Survitec a pedir el permiso de certificación de la marca.

Esto le permite a Survitec elegir que "competencia" no le afecta y a cuál puede darle los permisos. En esta situación se ha encontrado Ausmar, una empresa de equipos de seguridad mas pequeña que ha de batallar cada

vez que quiere llevarse un cliente para no entrar en conflicto directo con Survitec.

Sin embargo, Survitec no cuenta con el monopolio y tiene dos principales competidores que no se han dejado comprar y que tienen un nombre tan fuerte en la industria que los barcos no dejan de utilizar sus equipos ni sabiendo que cualquier servicio posterior será de un precio más elevado que equipando al superyate con las marcas de la competencia. Estas dos marcas son:

- **Viking:** El gigante noruego en materia de chalecos salvavidas es uno de los favoritos por todos los superyates, ya no solo por la calidad del producto sino por su capacidad de hacer de un equipo de seguridad un ítem elegante. Los noruegos tienen muy claro que no necesitan ponerse al servicio de otra empresa para que su rueda de ventas e inspección siga funcionando. Esto, a nosotros nos afecta, pues siempre que una embarcación nos entrega chalecos de esta marca, hemos de ir directamente a la fábrica para realizar los servicios, lo único que conseguiremos haciéndolos a través de Ausmar (Survitec, como es obvio, no trata estos chalecos) es encarecer el precio de la revisión o sustitución.
- **Dräger:** La empresa alemana lleva gestionando sistemas de lucha contra incendios y equipos de submarinismo profesional desde 1889, es otro de los gigantes internacionales que como cuentan ellos mismos en su página web, en 2018 generó unos ingresos sobre el total facturado de 2.6 millones de euros, con un total de más de 14.000 empleados por todo el mundo. Sin ir más lejos, el M/Y Dilbar, tiene todos los sistemas contraincendios y botellas de oxígeno portátiles de la marca Dräger. Cuando los equipos que nos entregan

son suyos, otra vez, no nos queda otra que ir directamente a buscarlos, pues nadie mas nos certificara sus productos.

Así pues, en lo que materia de seguridad se refiere, nuestra primera opción es Ausmar, ya que, al ser una empresa mas pequeña, el servicio que recibimos es mejor que si tenemos que ir a Survitec, el cual, por volumen, muchas veces nos deja los últimos en su escala de prioridades. Comprensible al mismo tiempo, no es lo mismo gestionar los servicios de un crucero de 5000 pasajeros, que un yate de 50 tripulantes.

2) Empresas eléctricas y electrónicas.

En el sector de la electricidad tenemos dos líneas diferenciadas a seguir, ya que, aunque el trabajo puede parecer igual, las diferencias son bastante notables entre los ingenieros eléctricos y electrónicos.

- Ingenieros eléctricos: ADK, es la empresa que trabaja los proyectos eléctricos dentro del astillero Marina Barcelona 92. Sin embargo, no se dedican en exclusiva a estos y han desarrollado un plantel para trabajar fuera del astillero, esta formado por 4 ingeniero eléctricos que se han especializado en el sector naval. Se encargan de arreglar todos los componentes de un circuito eléctrico que puedan fallar dentro de una embarcación, sin importar en que parte de esta estén ubicados.
- Ingenieros electrónicos: La principal diferencia con los anteriores es que estos tratan los aparatos electrónicos de los barcos, como pueden ser los GPS, Gyros (las brújulas de los barcos), sistemas de radar, etc. Digamos que unos tratan el software (electrónicos) y otros el hardware (eléctricos). Medinvest17 es la empresa que

gestiona la mayoría de los proyectos electrónicos del OneOcean, aunque antes también trabajaban dentro del astillero Marina Barcelona 92, actualmente, según nos cuenta su gerente Nicolas, han dejado de trabajar juntos por temas económicos.

3) Empresas de hidráulica y metales.

Todos los superyates cuentan con un casco de algún metal, ya sea aluminio, o cualquier otra aleación. Por tanto, se hace imprescindible la conexión con gente que trabaje los metales, ya sean soldadores, torneros, pulidores, etc. También a la hora de fabricar piezas nuevas, como puedan ser tuberías a medida, escaleras de baño a medida o soportes para defensas en la popa.

Al mismo tiempo, los aparatos hidráulicos, como puedan ser los estabilizadores, requieren de un mantenimiento y una puesta a punto para asegurar que si hay mal tiempo el barco no se balancee. El principal problema suele residir en los metales que pueden por corrosión introducirse en el circuito de aceite del sistema y en la propia bomba. Es por eso por lo que se realizan análisis de aceite continuamente para asegurar que no contenga partículas de dichos metales.

Por otro lado, en prácticamente todos los superyates se encuentran un sinfín de mangueras hidráulicas, ya sea en las grúas de abordó, en las diferentes embarcaciones auxiliares, en la pasarela para subir a bordo, etc. Y estos con el tiempo pueden tener fugas o incluso romperse por la pérdida de resistencia a la presión. Son ítems de los cuales hay que estar pendiente constantemente.

Una de las empresas que realiza ambas actividades en la industria es Sailing Solutions, también especializados en velas y mástiles, pero con el tiempo han ido enfocándose al metal y a la hidráulica.

4) Empresas de fibra de vidrio

Todos los superyates, tienen en mayor o menor medida estructuras que son de fibra de vidrio, así como algunas de las auxiliares que llevan a bordo por no decir la mayoría. Cuando la fibra de vidrio recibe un golpe, no es como el aluminio que puede aboyarse y aun así mantener la integridad de la estructura, la fibra, tiende a romperse cuando recibe un golpe.

Para sanearlo es necesario introducir capas de fibra hasta dejar la superficie con la misma densidad y fuerza que tenía. La ventaja que tiene frente al aluminio es que, si el aluminio recibe una rotura, la soldadura inevitablemente debilitara la estructura en ese punto, cosa que no es tan preocupante con la fibra de vidrio.

Hay varias empresas que tratan la fibra de vidrio, una de ellas es Nasai Boats, empresa que también esta especializada en el tratamiento de mármol para los interiores de las embarcaciones.

5) Empresas de madera

Con las maderas tenemos dos tipos de trabajos que se pueden realizar. Por un lado, las maderas de interiores, como puedan ser: suelos de camarotes de invitados, esculturas de madera, muebles de decoración,

etc. Este tipo de madera requiere de un profesional con mas experiencia para tratar la madera sin dañar la estructura, bien sea de teca, madera de pino o cualquier otra variedad.

Por otro lado, están los trabajadores que realizan servicios en las cubiertas de teca, esta ha de ser también tratada con cuidado, pero las imperfecciones se esconden más fácilmente y no requiere de un detalle tan meticuloso como la anterior. En los cambios de suelo de teca exterior, también se realizan cambios en SIKA que separa las láminas de la madera.

Una de las empresas que trabaja la madera desde hace muchos años es Futurautic, con base en el astillero de Marina Barcelona 92, es una de las empresas de carpintería mas antigua de la zona del Port Vell.

6) Consignatarias

Las Consignatarias o los Agentes de yate como también se les conoce, hacen el papel de gestor del superyate mientras este esté amarrado en un puerto.

No solo se encargan de gestionar su llega con las autoridades portuarias y el puerto en concreto, sino que además, gestionan todas las necesidades arriba mencionadas que la embarcación pueda necesitar. También dan el servicio de provisiones (es decir alimentación) al barco, siendo el chef, junto al capitán, el principal cliente de este tipo de empresas.

En la zona de España, las mas grandes son BWA Yachting, que tiene sede en prácticamente todos los puertos del mundo de relevancia para los

superyates, y Evolution, una empresa que se ha especializado en los puertos españoles para los superyates.

Normalmente, esta competencia afecta positivamente a los superyates, pues pueden pedir presupuesto a ambas empresas y quedarse con el que mas les guste. Hay que recordar que los superyates, muy rara vez, o ninguna, firma contrato de exclusividad con ningún consignatario.

7) Crecimiento de empresas en los últimos años

Todas las empresas mencionadas coinciden en el crecimiento que han tenido estos últimos años que ha sido del 10 % aproximadamente. Como consecuencia a esta evolución han podido incrementar sus plantillas en una o varias personas.

A título de ejemplo;

1. La empresa **NASAI BOATS**, inició su proyecto en Barcelona con una facturación de 20.000 euros anuales, y hoy están facturando aproximadamente los 1000.0000 euros anuales. A consecuencia de este crecimiento económico, la plantilla también se ha visto incrementada, contando en el momento inicial con una sola persona que es la gerente en la actualidad, y hoy son 4 personas más además de ésta.
2. La empresa **MEDIN VEST 17**, en el año 2015 inició su proyecto con una facturación de 14.000 euros anuales, y en la actualidad está facturando aproximadamente los 150.000

euros anuales. Este desarrollo económico ha llevado a la empresa a poder contar en su plantilla con 5 personales, y la inició con 2.

X. Situación y punto de vista desde el barrio de la Barceloneta

Lo cierto es que el barrio de la Barceloneta lleva años luchando en contra de las concesiones que el puerto de Barcelona esta haciendo continuamente al sector del lujo. Sus razones son que las actividades tradicionales como la pesca están perdiendo terreno frente a un sector del lujo del cual a ellos se les aparta y no les repercute ningún beneficio. “No podemos trabajar en este sector y se nos ha dado la espalda”, comenta Pepa Perez, miembro de la Asociación la Barceloneta Rebel.

Desde un primer momento, la conversión del Port Vell en una infraestructura privada y exclusiva para las personas con un poder adquisitivo elevado ha tenido mucha controversia. Mediante la plataforma Defensem el Port Vell, un grupo de vecinos del barrio de la Barceloneta se organizo con el objetivo de parar el proyecto de construcción de la marina y defender su uso público. Sin embargo, no consiguieron detener a la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ni al gobierno de CIU, que en 2013 en un contexto según nos dice Pepa “muy oscuro”, el Ayuntamiento aprobó la modificación urbanística para lanzar la marina de lujo junto con el apoyo del Partido Popular.

En junio de 2015, Marina Port Vell fue bautizada con el nombre de OneOcean Port Vell. Y todo y que las personas que trabajan allí son mas de un centenar, lo cierto es que los vecinos no ven ningún tipo de beneficio ni perciben que se les de algún trato de favor por estar cerca

del Port Vell. Aun así, Paul Cook, excapitán de la Marina Real de Reino Unido y director general del anterior grupo propietario del puerto, asegura que OneOcean Port Vell actualmente esta dejando en la economía local una cantidad de 750 millones de euros anuales.

XI. Diferencias contractuales y laborales entre trabajar en un buque y en un superyate.

Todos sabemos que enrolarse en un barco en la especialidad que sea, solamente tiene un beneficio o dos si de verdad amas el mar y te gusta lo que haces, y este es el fin económico. Se supone que el trabajo abordo para gente cualificada está muy bien remunerado, sin embargo, la realidad no es esa.

Teniendo en cuenta esto para encontrar un trabajo a bordo con unas buenas condiciones contractuales y salariales, se debería de hacer una búsqueda de mercado y ver donde se encuentran las mejores condiciones laborales a nivel de rotación, así como de rutas, y así definir el camino al que queremos llegar o cual es el buque ideal en el que nos gustaría enrolarnos e ir dando pasitos hacia el navío. Por ejemplo, todas aquellas rutas que se encuentren más cerca del domicilio tendrán un aliciente muy positivo, porque en los tiempos de viaje de regreso a casa y de vuelta al trabajo ganamos en tiempo.

Pero cuando hablamos en la carrera de enrolarnos en un buque siempre nos tratan el tema desde el punto de vista de un buque de transporte, ya sea de transporte de materiales o de transporte de pasajeros.

Incluso cuando desde la universidad nos traen capitanes, o jefes de máquinas, para darnos charlas a modo de motivación, siempre es gente que ha estado en esta parte del sector, independientemente de la especialización. De hecho, recuerdo una de las charlas, en la que el hombre, (jefe de máquinas si no recuerdo mal) nos comentaba como el mar, se lo había dado todo y quitado todo. Lo decía en relación con lo mucho que disfrutaba su trabajo, pero que desgraciadamente, con las condiciones laborales derivadas en pasar mucho tiempo fuera de casa, no había sido capaz de gestionar la vida familiar, habiéndole costado esto un divorcio con su mujer y un distanciamiento con sus hijos.

A) En cuanto a las condiciones contractuales de trabajar en un buque de transporte

Estamos todos de acuerdo, en que cada persona es única y que la gestión de las emociones y de las relaciones es independiente en cada caso. Pero también, estaremos de acuerdo en que los puntos iniciales a solventar ya se plantean desde una dificultad elevada, además de que la compañía para la que trabajas no quiere saber, ni le importan, tus problemas personales, por lo que no te va a dar ningún beneficio por fidelidad o buen servicio. Vamos a exponer a continuación los problemas del embarque en este tipo de navíos:

- Distancia de la familia, normalmente los mejores contratos hoy en día pasan por ser en España de 2 meses enrolado 2 meses en casa. Esto ya implica un distanciamiento considerable.
- Comunicación difícil o nula con la familia. El internet a bordo es tan escaso, que tan solo permite enviar unos pocos emails como comunicación, no hay posibilidad de Skype, no hay llamadas de

teléfono (y de haberlas son a un coste muy elevado), no hay WhatsApp, etc.

- La empresa no te conoce, eres un número, esto hace que seas fácilmente intercambiable no importa lo profesional que hayas sido durante tu estancia con ellos, tus buenas actuaciones en el mar no se van a ver reflejadas en tu contrato laboral a menos que saltes de categoría (de oficial a capitán, o de oficial de máquinas a jefe de máquinas).
- Como a estas empresas les interesa por encima de todo el beneficio en el transporte del bien, ahorran en todo lo que es imprescindible para el desarrollo de la actividad que al final es llegar de un punto a otro. Esto deriva en muchas ocasiones a escoger tripulación de baja cualificación y de países donde se aceptan contratos de cantidades de dinero ridículas, la mayoría de las tripulaciones son filipinos. Esto implica una barrera de idioma, ya que el filipino, aunque parecido al español no es entendible, y tampoco tienen un dominio del inglés como para conversar. Debido a esto, las tripulaciones se dividen en grupos y las relaciones interprofesionales son prácticamente inexistentes.

Estos factores hacen que sea realmente difícil mantener una relación con la familia sana y prospera, se puede hacer, sí, pero es muy difícil, ya que el factor mental de uno mismo también estará en riesgo saludable. Como dato, los problemas más graves entre los marinos de este tipo de embarcaciones son la alcoholemia y la depresión.

Cuando nos movemos al sector del transporte de pasajeros, la cosa mejora, en líneas generales están peor pagados los trabajos en estos buques, pero la calidad de las relaciones interprofesionales mejora sustancialmente y hace que la vida del trabajador sea mejor en líneas generales, incluso en algunos buenos cruceros de corta distancia disponemos de WIFI integrado en el barco.

Dependiendo de la ruta que nos toque hacer, tenemos dos casos, cruceros de larga distancia y cruceros de corta distancia. Los primeros están mejor pagados debido a las distancias y los tiempos de rotación suelen ser menores, esto los hace atractivos al principio de la vida en el mar de los marinos.

Los segundos tienen el aliciente de que las rutas son cortas y hay ocasiones en la que incluso se nos puede permitir pernoctar en tierra, la mala noticia es que los sueldos son bastante mediocres incluso para los oficiales, siempre hablando en relación con las otras alternativas del sector.

A más distancia recorra el barco en el que nos embarquemos mejor remuneración obtendremos y más dificultad de desarrollar nuestra relación familiar habrá.

Como ejemplo veamos algunas de las ofertas que están disponibles para la gente que desea enrolarse y comparémoslas:

- En la primera opción vemos una oferta para un primer oficial, (categoría que se encuentra directamente por debajo del capitán) en la que la remuneración es de aproximadamente 2400

euros al mes. Como el trabajo a realizar es en un remolcador y se entiende que el puesto vacante tendrá la posibilidad de dormir en casa o en tierra. El salario incluso siendo primer oficial se reduce drásticamente.



Se necesita Primer Oficial para Remolcador – 2.750 USD/mes

ADMIN - 12 MAY, 2019 - 0 COMENTARIOS

Se necesita Primer Oficial para Remolcador – 2.750 USD/mes CHIEF OFFICER •Type of vessel: Tug Boat •Wages: 2750 \$ per month •Contract duration: 6 months •Area of sailing: ...

[LEER MÁS](#)

ILUSTRACIÓN 46 EJEMPLO 1 EMPLEO BUQUE DE TRANSPORTE. FUENTE: EMPLEO MARÍTIMO

- En el segundo caso, vemos como se ofrece un puesto para un segundo oficial en un buque de suministro de combustible, y este aun estando por debajo del primer oficial en rango, recibirá mensualmente 3000 euros. Esto es debido a que la distancia que recorrerá dicho buque será de mayor envergadura y muy probablemente de varios días de duración.



Segundo Oficial de Puente para buque de suministro de combustible – 3000 EUR/mes

ADMIN2 - 10 MAY, 2019 - 0 COMENTARIOS

Open vacancy for 2nd/3rd Officer EU citizens only We have open vacancy for OOW on our Bunkering vessel. Vessel type: Bunkering tanker(3164DWT) Flag: Jamaican Duration: 4 months +-1 ...

[LEER MÁS](#)

ILUSTRACIÓN 47 EJEMPLO 2 EMPLEO BUQUE DE TRANSPORTE. FUENTE: EMPLEO MARÍTIMO

Esto no significa que el alumno de puente o de máquinas este necesariamente obligado a tener que elegir entre tener una vida de calidad o ganar una suma sustancial de dinero.

B) En cuanto a las condiciones de trabajar a bordo de un superyate.

Después de haber estado trabajando en el sector y desarrollando esta memoria he podido contrastar muchos datos que hacen de esta opción la mejor para los alumnos que deseen finalmente llevar una vida en el mar y además no sufrir excesivas consecuencias en su calidad de vida por ello.

Como hemos visto durante este trabajo el sector del lujo en el mar está en auge y no parece que esa dinámica vaya a cambiar durante los próximos años.

Cierto es, que no es fácil acceder a un puesto de trabajo cualificado en este sector, pues principalmente hay que estar en posesión de un nivel de la lengua inglesa casi como si se tratara de la lengua materna, ya que toda la comunicación, no solo entre yates o yate-puerto es en inglés, si no el día a día, tanto comunicación entre oficiales como directrices de mando, comunicación con proveedores y subcontratas, se realizan en la lengua anglosajona. Pero las ventajas que estas embarcaciones ofrecen al personal cualificado son especialmente buenas, por ejemplo:

- Salarios en la misma categoría por encima de cualquier otra rama del sector o como mínimo idéntica.
- Las temporadas de estas embarcaciones van acompañadas del buen tiempo y de la vida de los propietarios, lo cual quiere decir que hay ocasiones en las que el yate solo está navegando durante 2-3 meses al año los que menos y 4-5 meses los que más rutas realizan (siempre habrá alguna excepción en ambos casos).

- Otra de las grandes particularidades es que estas embarcaciones hacen de hotel flotante normalmente para familias o grupos de amigos de los propietarios, esto significa que la embarcación se convierte en un bien íntimo y personal. Lo cual hace que el propietario se interese, valore y cuide de la gente que está a cargo de la embarcación, pues es su familia la que va a estar rodeada de toda la tripulación durante estos meses.
- Conocer al dueño de la empresa en la que trabajas (el superyate) y llevar muchos años con él haciendo un buen trabajo, en este caso, sí que puede derivar en mejoras contractuales. Hay que tener en cuenta que aquel que posee un barco de estas envergaduras, no es que no prefiera pagar menos, sino que no le importa pagar más por la calidad de tus servicios.
- En algunos casos, también estos beneficios se pueden traducir en que la familia está permitida a bordo, lo cual quiere decir que podrías tener en tu camarote a tu mujer y a tus hijos siempre que estos estén dispuestos.
- Aun en el caso de no ser así, otra de las grandes ventajas, como hemos mencionado es que pasan amarrados aproximadamente el 70% del año en el mismo puerto (bien sea un puerto al gusto del propietario o a gusto del capitán), esto nos ofrece la posibilidad de formalizar (como ha pasado en muchos casos que yo conozco) una compra de una vivienda en la ciudad en la que el barco pasa el tiempo que no está de embarque y así minimizar drásticamente los tiempos de separación de las familias.

- Estas embarcaciones tienen además chefs profesionales que cocinan comida con producto de calidad, pues el yate no escatima en los precios de los productos que su tripulación come (como hemos mencionado antes, tener a la gente que vive en tu "casa" contenta en todos los aspectos es primordial).
- El ambiente en los superyates es bastante jovial y distendido, pues, aunque cuando el dueño está a bordo todo resulta más estricto y serio, durante los meses que no es así, tan solo hay que realizar las rutinas de mantenimiento que suelen empezar sobre las 0900am y que finalizan normalmente sobre las 0500pm.
- Otra de las ventajas, aunque probablemente la menos fuerte de las anteriores, es que, estas embarcaciones siempre están dotadas de WIFI integrado con unas antenas satélite muy potentes, esto hace que la comunicación con tus seres queridos incluso si no estás en puerto sea mucho más llevadera y facilita además tu día a día, permitiéndote desconectar o desinhibirte si fuera necesario.

Comparemos ahora un par de ofertas de la página Yacrew.com que se dedica a encontrar tripulación de todos los eslabones que necesita un superyate para los propietarios de estos (hay que destacar que, en algunas ocasiones, el salario va en función de DOE, que significa dependiendo de la experiencia, es decir que puede ser mayor, a mayor experiencia tenga el candidato)

- El primer puesto que repasamos es uno de los mencionados arriba, aunque el salario va en función de la experiencia, se requiere un primer oficial para un yate de más de 90 metros con

rutas en el mediterráneo y una rotación mensual para el oficial de 1:1. Una rotación que no está al alcance ni de muchos capitanes que trabajan en el resto de los buques, el salario es también como podemos observar en euros.

- **Rank/Position:** Chief Officer
- **Employer Type:** Yacht
- **Job Type:** Permanent
- **Certification & Experience:** Master unlimited
see job description
- **Location:** Mediterranean

We are looking for a **Chief Officer** to work onboard a **90m+ Private Motor Yacht**.

Start Date: **ASAP**

Candidates must have a minimum of **4 years sea-going experience as an Officer**. 2 years experience in applied rank preferred. Candidates must have a minimum of **2 years experience onboard Yachts and/or Luxury Cruise Ships**.

Candidates must hold **Master Unlimited**, Valid ENG1 and [STCW](#).

Package: **Euro** Salary, 1:1 rotation (months) and paid travel.

Location/Itinerary: **Med**.

Additional Information: Non-smoker, No visible tattoos.

Good German skills preferred.

ILUSTRACIÓN 48 EJEMPLO 1 EMPLEO SUPERYATES. FUENTE:YACREW

- En el siguiente caso vamos a ver varias posiciones y como los salarios y las rotaciones varían, pero lo interesante de esta imagen es que para un Chief Officer es decir un primer oficial, se está empezando a pedir ya "Master unlimited", es decir sin restricciones en los GT, titulación que tan solo se consigue con estudios oficiales y no con títulos de empresas particulares, aunque tengan atribuciones profesionales. Los salarios como

podréis observar, en los casos en los que se mencionan, son muy superiores a los esperados en la otra rama del sector.



YaCrew


23.101 seguidores

1 semana

Top Deck/Engine jobs added today @ [YaCrew.com](#)

1. 2nd Engineer for a 50m MY Must have minimum Meol. Large motor yacht. Strong AV/IT skills essential - 5000 USD P/M.
2. Chief Officer to work onboard a 90m+ Private Motor Yacht - Candidates must hold Master Unlimited, Valid ENG1 and STCW.
3. Chief engineer - 50m private yacht - Starting salary is \$11,000 US per month, after 6 months probation \$12,000 and after one year \$13,000.
4. Deckhand - 70m+ Yacht, Med Salary: 2750 Euros Package: 5 on 1 rotation.
5. Chief Officer 50m+ Private MY- Australia, Raja Ampat, SE Asia, Hong Kong - \$7500 US / Month, DOE.
6. Chief Officer Expedition/ Scientific research MY – WA, Antarctica & Indian Ocean - \$8000-\$8500 US / month.
7. Bosun to join a 100m+ Private Motor Yacht - 3:3 Rotation.

[Ver traducción](#)



Mensajes

ILUSTRACIÓN 49 EJEMPLO 2 EMPLEO SUPERYATE. FUENTE: YACREW

También, cabe mencionar, que los lugares o zonas a los que los superyates viajan y las épocas del año a las que lo hacen, son infinitamente superiores en calidad y comodidad a las que pudiera tener un buque de otras características. Pues el propietario no querría viajar en malas circunstancias de la mar, ya que es su integridad y la de su familia las que también corren peligro ni necesita llegar a un puerto antes de determinada hora o fecha.

XII. Conclusiones y trabajo futuro.

A nivel persona, el trabajo de fin de grado ha sido muy útil, pues he podido valorar mas aspectos de un sector al que llevo dedicándome casi 3 años y del cual creía que sabia bastante, ignorante de mí. Ha resultado muy enriquecedor charlar con las familias del barrio de la Barceloneta y hablar sobre la historia de las empresas que hemos visto con sus fundadores. Sin duda una experiencia muy gratificante.

La afluencia de superyates son sinónimo de crecimiento para todas las empresas que se dedican al sector náutico, es cierto, que no desarrollan un papel significativo a nivel económico para los barrios más cercanos al sector en Barcelona, como tal vez cabría esperar con el gasto que producen. Pero indirectamente estas empresas que se benefician y pagan impuestos en Barcelona sí que contribuyen al crecimiento de la ciudad en la medida de lo posible.

Hay que tener en cuenta que a pesar de que las empresas han crecido con el sector de los superyates, lo han hecho con responsabilidad, cogiendo empleados que o bien salen de una formación naval o que ya lleva tiempo dedicándose a alguna de las actividades del sector.

Además, tienen un aliciente estético y dotan a la ciudad de un punto de referencia para el resto de las embarcaciones que deseen venir, lo cual es en sí un producto de marketing para Barcelona muy fuerte y gratuito.

Es cierto al mismo tiempo, que los vecinos del Port Vell, en el barrio de la Barceloneta, no perciben ningún tipo de beneficio por el hecho de que el puerto se llene de yates de lujo, esto hace pensar que no todo es

positivo y que habría que trabajar más en integrar a los vecinos del barrio en las actividades del actual Port Vell.

También, teniendo en cuenta, como hemos analizado, las diferencias salariales y de condiciones laborales que existen entre los superyates y cualquier otro tipo de buque de transporte de mercancías o pasajeros son abrumadoras. Es por eso por lo que resulta un poco inquietante que la facultad no tome cartas en el asunto y empiece a proponer a sus alumnos alternativas a las que son puramente de marino mercante.

El Port Vell, el puerto con más proyección a nivel estatal de superyates, está literalmente a 20 metros de la facultad náutica y entre ellos no existe ningún tipo de relación más allá de lo estrictamente necesario, cuando ambos, podrían perfectamente nutrirse el uno del otro.

Los pasos hacia el sector privado han de ser más directos y todos debemos trabajar para que en un futuro, las relaciones en todos los ámbitos náuticos que tenga la facultad sean muy productivas para sus alumnos.

Tenemos que trabajar para ampliar las posibilidades de colaboración entre las distintas empresas del puerto y la facultad, además de empezar a entablar una relación con el sector privado para que al menos en charlas y ponencias se pueda traer a algún miembro importante que trabaje en este sector, debe preocuparse por la que es sin duda, la mejor opción de trabajo para sus alumnos.

XIII. Bibliografía

1) Publicaciones

Bartlett, Tim: Motores diésel para embarcaciones de recreo. Madrid: Tutor, 1999

Doane, Charles J: The modern cruising sailboat: a complete guide to its design, construction, and outfitting. Camden: International Marine, 2010

McKnew, Ed: The Boat Buyer's Guide to Motor Yachts and Trawlers. Camden: International Marine/Ragged Mountain Press, 2006

Nissen, Marianne: Luxury yacht: the world of the superyacht. London: Adlard, 2010

Sánchez Carrión, José María: Diseño y tecnología de embarcaciones de recreo y competición. Barcelona: Colegio Oficial de Ingenieros Navales, 2009

Sibylle, Kramer: Super Yachts: Cruising with Power and Style. London: Braun Publish Csi, 2011

2) Páginas web

<https://www.nauticalnewstoday.com/yates-de-lujo-megayates-superyates-aprende-a-conocerlos/>

Fecha: 9/Abril/2019

<http://www.nauticalegal.com/es/articulos/23-especial-superyates/72-megayates-como-estan-regulados>

Fecha: 9/Abril/2019

<https://sectormaritimo.es/nuevo-reglamento-para-megayates-en-espana>

Fecha:

10/Abril/2019

[http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

Fecha: 12/Abril/2019

https://www.fomento.es/recursos_mfom/pdf/3AE70A73-89B9-4A0B-8F46-

[E59F7511419A/121750/SOLASCAPITULOVSEGURIDADENLANAVEGACION.pdf](https://www.fomento.es/recursos_mfom/pdf/3AE70A73-89B9-4A0B-8F46-E59F7511419A/121750/SOLASCAPITULOVSEGURIDADENLANAVEGACION.pdf) Fecha:

14/Abril/2019

<https://personales.gestion.unican.es/martinji/Archivos/SolasCap2-2.pdf> Fecha:

14/Abril/2019

<https://personales.gestion.unican.es/martinji/Archivos/SolasCap3.pdf> Fecha: 23/Abril/2019

[https://libraria.xunta.gal/sites/default/files/downloads/publicacion/2015_211-15_15-00667 -](https://libraria.xunta.gal/sites/default/files/downloads/publicacion/2015_211-15_15-00667_-_uso_de_dispositivos_de_salvamento_en_supervivencia_en_embarcaciones-cast.pdf)

[uso de dispositivos de salvamento en supervivencia en embarcaciones-cast.pdf](https://libraria.xunta.gal/sites/default/files/downloads/publicacion/2015_211-15_15-00667_-_uso_de_dispositivos_de_salvamento_en_supervivencia_en_embarcaciones-cast.pdf) Fecha:

29/Abril/2019

<https://www.boatinternational.com/yachts/the-register/top-20-classic-yachts--25051/frame-10>

Fecha: 1/Mayo/2019

https://en.wikipedia.org/wiki/MV_Savarona Fecha: 9/Mayo/2019

<http://www.expansion.com/nauta360/yates-lujo/2018/12/05/5c0792f946163f09a38b461a.html>

Fecha: 10/Mayo/2019

<https://www.edumaritime.net/uk-mca/mca-master-yachts-requirements#5> Fecha:

11/Mayo/2019

[https://www.rya.org.uk/courses-training/professional-qualifications/Pages/certificates-of-](https://www.rya.org.uk/courses-training/professional-qualifications/Pages/certificates-of-competence.aspx)

[competence.aspx](https://www.rya.org.uk/courses-training/professional-qualifications/Pages/certificates-of-competence.aspx) Fecha: 13/Mayo/2019

<https://ypicrew.com/yacht-work-advice/job-qualifications/> Fecha: 14/Mayo/2019

[https://www.yachting-pages.com/content/how-to-become-a-superyacht-engineer-a-complete-](https://www.yachting-pages.com/content/how-to-become-a-superyacht-engineer-a-complete-guide.html)

[guide.html](https://www.yachting-pages.com/content/how-to-become-a-superyacht-engineer-a-complete-guide.html) Fecha: 15/Mayo/2019

<https://escolaportbarcelona.com/que-diuen-cursos-stcw-convencio-stcw/> Fecha:

16/Mayo/2019

<https://www.wilsonhalligan.com/how-to-become-a-yacht-engineer/> Fecha: 16/Mayo/2019

<https://www.towergateinsurance.co.uk/boat-insurance/the-cost-of-maintaining-a-super-yacht>

Fecha: 16/Mayo/2019

[https://www.forbes.com/sites/aliciaadamczyk/2015/04/08/how-much-does-a-superyacht-really-](https://www.forbes.com/sites/aliciaadamczyk/2015/04/08/how-much-does-a-superyacht-really-cost/#6d1a98cc36bc)

[cost/#6d1a98cc36bc](https://www.forbes.com/sites/aliciaadamczyk/2015/04/08/how-much-does-a-superyacht-really-cost/#6d1a98cc36bc) Fecha: 16/Mayo/2019

<https://www.mallorcadiario.com/noticia/534916/economia/el-numero-de-yates-de-gran-eslora-matriculados-en-baleares-se-quintuplica-en-cinco-anos.html> Fecha: 16/Mayo/2019

<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/76446/01-Historia.pdf> Fecha:
17/Mayo/2019

<http://www.expansion.com/catalunya/2017/10/26/59f1f2c9268e3e74028b4696.html> Fecha:
17/Mayo/2019

<https://www.lavanguardia.com/economia/20160331/40766552122/mb92-la-empresa-de-mantenimiento-de-grandes-yates-del-port-vell-gana-peso-y-espacio.html> Fecha:
17/Mayo/2019

<https://www.porttarraco.com/es/amarres/tarifas-marina-port-tarraco> Fecha:
17/Mayo/2019

<http://elmercantil.com/2019/01/30/se-inician-las-obras-de-pendennis-en-vilanova-con-una-inversion-de-10-millones-de-euros/> Fecha: 17/Mayo/2019

http://www.barcelonaclusternautic.cat/es/sector_in_barcelona Fecha: 18/Mayo/2019

<https://www.marinareservation.com/es/marina-port-forum-1025> Fecha: 18/Mayo/2019

https://es.123rf.com/photo_83057744_vista-a%C3%A9rea-de-yates-atracados-en-port-olimpic-barcelona-esp%C3%B1a.html Fecha: 18/Mayo/2019

<https://www.yourbwa2.com/Pages/Dashboard.aspx> Fecha: 18/Mayo/2019

https://www.draeger.com/es_corp/Acerca-De-Draeger Fecha: 18/Mayo/2019

<https://www.viking.es/a/bb/Vestuario-de-trabajo/Chalecos-y-parkas/N=2+902855/> Fecha:
18/Mayo/2019

<https://labarcelonetarebel.wordpress.com/tag/port-vell/> Fecha: 18/Mayo/2019

<https://test.directa.cat/node/31101> Fecha: 18/Mayo/2019

<https://www.lavanguardia.com/monograficos/nautica/marina-vela-abre-sus-puertas> Fecha:
19/Mayo/2019